

LE PORT DE LONDRES

et sa fonction économique

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

présentée et soutenue le Jeudi 8 Juin 1933, à 13 heures 30.

PAR

Robert CHAULET

Vice-Consul de France

Président : M. TRUCHY, Professeur.

Suffragants : M. LESCURE, Professeur.

M. LE BRAS, Professeur.

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE
49, BOULEVARD SAINT-MICHEL (V°)

1933

LE PORT DE LONDRES
et sa fonction économique



Digitized by the Internet Archive
in 2026

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LE PORT DE LONDRES

et sa fonction économique

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

présentée et soutenue le Jeudi 8 Juin 1933, à 13 heures 30.

PAR

Robert CHAULET

Vice-Consul de France

Président : M. TRUCHY, Professeur.

Suffragants : M. LESCURE, Professeur.

M. LE BRAS, Professeur.

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE
49, BOULEVARD SAINT-MICHEL (v°)

—
1933

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



CHAPITRE PREMIER

Preliminaires.

A un moment où les questions économiques occupent le premier plan dans les préoccupations des Etats et des individus, l'étude d'un grand port présente un intérêt qui n'est pas seulement géographique et historique, mais aussi et surtout économique. Il n'en est que plus vivant, l'économie politique nous apparaissant comme la science humaine par excellence parce qu'elle s'applique à découvrir les lois générales régissant les besoins humains et les meilleurs moyens de les satisfaire.

En se plaçant ainsi sur un terrain utilitaire, Londres, première ville et premier port du monde, constitue un vaste champ d'observation, nous pourrions aussi bien dire un exemple, où puiser des enseignements utiles au progrès économique qui doit être avec le progrès moral le but de toute société organisée.

Le géographe qui étudie les divers milieux physiques au point de vue de leur situation, du relief, de la géologie, du climat, de l'orographie et des aptitudes naturelles en résultant, peut, après une judicieuse comparaison, indiquer la situation idéale pour un port et prévoir dans une certaine mesure le rôle qu'il jouera dans l'avenir.

Un port peut être comparé à un organisme vivant qui, placé dans un milieu propice, se développe harmonieusement, mais qui, venu au monde dans de mauvaises conditions, est voué à l'étiollement et à la disparition. Certains ports ont été ensablés et d'autres, autrefois fréquentés par les voiliers, n'ont plus aujourd'hui qu'un trafic insignifiant, la navigation à vapeur ayant contribué dans une forte mesure à leur élimination.

Un port insulaire ne remplit pas les mêmes fonctions qu'un port continental et, entre ces derniers, des différences sensibles existent encore. Ils peuvent en effet, tel notre port de Cherbourg, être établis sur un cap ou, au contraire, se loger au fond d'un golfe (Marseille et Trieste). Ils peuvent encore être placés sur une rivière, comme c'est le cas pour Londres, Anvers ou Brème ou à son estuaire ou dans son voisinage immédiat, tels Hambourg et ses satellites Altona et Cuxhafen. Parfois encore, en raison des alluvions transportés par le fleuve qui forme un delta, ils sont installés aux abords de son delta (Alexandrie et Port-Saïd).

Ces différences de situation se traduisent en pratique par de multiples différences dans la nature et l'ampleur du trafic.

Le port insulaire fait ordinairement office de port d'escale : le port de La Valette (Ile de Malte), celui de Port-Louis (Ile Maurice); ou d'entrepôt : Hong-Kong.

Un port situé sur une avancée continentale apparaîtrait comme prédestiné à être alimenté essentiellement par le trafic des voyageurs, ces derniers cher-

chant à gagner du temps et à suivre pour cette raison les routes de terre (transports sur route ou par voie ferrée).

Les ports de rivière ou d'estuaire accusent un trafic marchandise bien plus important. Les cours d'eaux sur lesquels ils sont établis peuvent être très longs et communiquer de plus avec un système très important de voies navigables. D'autre part, les vallées des fleuves présentent en général de grandes richesses, au moins agricoles (Exemples du Nil et du Danube, Gironde, etc.). Les produits de la zone sillonnée par ces voies d'eau subiront presque fatalement l'attraction du port qui, commençant par être un marché local, deviendra souvent régional, puis national, et enfin parfois, international. Avec le temps, les produits de l'arrière pays ou hinterland, seront drainés en outre par les routes et les chemins de fer. Quant aux transports par avion, ils sont encore à l'heure actuelle trop coûteux et s'appliquent, pour cette raison, presque exclusivement aux voyageurs les plus aisés et aux paquets de petite dimension. Ils ne jouent d'ailleurs qu'un rôle excessivement restreint dans le trafic de n'importe quel port.

La nature de la production de la zone desservie par un port entraîne bien souvent la spécialisation de celui-ci dans un genre de produits; c'est le cas de Newcastle et de Cardiff en Angleterre, de Hampton Roads aux Etats-Unis, qui sont des ports charbonniers, parce que situés sur un bassin houiller. Pour les mêmes raisons Bilbao, Sfax et Tampa sont des ports à minerais, Bakou et Batoum des ports à pétrole, Galatz, Braila des ports à blé. Le même phénomène

de spécialisation se produit aussi dans le domaine des importations mais pour des raisons différentes. L'exemple du thé, dont Londres est le grand marché est des plus frappants.

*
**

Le rôle joué par les ports dans la civilisation pourrait faire l'objet d'une vaste étude. La civilisation comprise dans un sens large apparaît comme le produit d'apports de sources diverses, et une civilisation rigoureusement autochtone paraît difficile à concevoir. En effet, autant sont différentes les aptitudes naturelles des divers territoires, autant le sont encore celles des indigènes qui les peuplent. Certains seront des mathématiciens, d'autres seront portés aux spéculations philosophiques ou littéraires ou vers les arts, d'autres feront de remarquables commerçants, d'excellents agriculteurs, d'habiles artisans. Les besoins ne seront pas non plus les mêmes, ces derniers variant selon les pays et selon la tournure d'esprit de leurs habitants.

Les éléments abstraits, les idées, n'échappent pas à la loi commune et ont besoin d'un véhicule et d'une route.

L'invasion armée fait connaître à l'envahisseur et au peuple conquis les produits et, d'une façon générale, l'ensemble des biens matériels et spirituels de l'autre, mais il existe une invasion pacifique dont le résultat est le même; le commerce repose en effet sur l'échange. Un homme possédant une catégorie de biens dont il n'a pas l'emploi, ou un besoin urgent, cherche à s'en défaire et à en acquérir d'autres pour

satisfaire un besoin, parfois un simple désir, jusqu'alors insatisfait. Ici apparaît le rôle de la route.

Rôle de la route dans les échanges.

Le progrès du commerce a suivi celui de la route. Quand celle-ci n'existait pas, l'économie était fermée. Chacun satisfaisait dans une large mesure à ses besoins ou recourait aux ressources d'une zone nécessairement très restreinte. Cependant, si les routes sont des voies longues et coûteuses à établir, la nature a dispensé aux hommes des moyens qui ne coûtent rien : les cours d'eau et la mer. Ces voies ont été suivies de bonne heure, et les premiers commerçants dignes de ce nom ont été des bateliers; ils remontaient et descendaient les cours d'eau avec une cargaison qu'ils écoulaient et renouvelaient au cours de leur voyage; les produits de la zone du cours supérieur pouvant être foncièrement différents de ceux du cours inférieur, ces différences favorisaient l'échange. Ces bateaux, par la force des choses, étaient de véritables bazars mobiles où l'on trouvait toutes sortes de marchandises. La spécialisation du bateau dans un genre de transport particulier démontre un stade plus avancé dans le commerce (ex. : vins, blés, etc.) La différence de nature des marchandises, déjà sensible entre le cours supérieur et le cours inférieur d'un fleuve, l'est encore plus dans le commerce maritime. Elle a contribué à son succès.

Les transports maritimes d'autrefois n'étaient pas comparables à ceux d'aujourd'hui. Les navigateurs étaient à la merci des vents et ne pouvaient, en con-

séquence, arriver à date fixe. D'autre part, leurs navires avaient un tonnage moindre. Pour toutes ces raisons et pour réaliser de gros bénéfices, la plupart des contrées en étant encore au stade agricole, les propriétaires de navires transportaient des marchandises de grande valeur sous un petit volume; des étoffes rares, des soieries d'Asie, des teintures, des épices, du sucre, des aromates, des armes, des métaux précieux, etc. Etant donnés les risques à courir, le commerce maritime apparaissait comme une grosse aventure, et ce sont ces « marchands aventuriers » qui l'ont fait fleurir.

Les marins ont ainsi contribué au progrès. Les Phéniciens, les Grecs, les Arabes, les Scandinaves, les Normands, les membres de la Ligue hanséatique, pour n'en citer que quelques-uns, ont été ou sont encore des marins. Excellents commerçants qui cherchaient en même temps leur bénéfice, ils furent aussi, peut-être d'ailleurs sans le savoir, des agents civilisateurs de premier ordre.

Point de contact entre civilisations séparées par la mer, un port maritime constitue une véritable porte d'entrée et de sortie pour les hommes et les marchandises. Quand il est, comme Londres, le premier port d'Europe, la ville la plus vaste et la plus peuplée du Monde et la métropole d'un grand empire, son existence ne peut manquer de donner lieu, sur une vaste échelle, à des phénomènes de production, de consommation et de circulation.

Point de vue de la production.

Le producteur n'est pas nécessairement le créateur d'un objet; il est le plus souvent celui qui se rend utile à la société en mettant, par un transport ou une simple manipulation, des produits à sa portée, ou des services à sa disposition.

Pour diverses raisons Londres n'est pas à proprement parler un centre industriel :

1° Alors que les grandes industries recherchent le voisinage de la houille d'abord et également celui du fer, Londres est bâtie dans une zone essentiellement agricole et déjà éloignée des grands bassins houillers et des mines de fer, nombreuses dans d'autres parties du pays.

2° Alors que la grande industrie requiert de vastes espaces et cherche, pour cette même raison, à s'établir sur des terrains de la plus faible valeur locative possible, le prix des loyers est élevé à Londres.

3° Alors que la grande industrie sollicite de la part des chefs d'entreprise une adaptation continuelle aux méthodes nouvelles de production, les uns et les autres sont attachés à Londres aux traditions anciennes et aux vieilles méthodes¹.

On ne construit pour ainsi dire pas de bateaux à Londres, premier port d'Europe.

Sous la rubrique « Metals, Machine etc. », les statistiques officielles de 1901² annoncent bien pour Londres 99.434 personnes, mais l'arsenal de Wool-

(1) BOOTH, *Life and Labour*, 2^e série, tome 2, p. 26-27, voir bibliographie à la fin de l'ouvrage.

(2) *Census returns of 1901. Importance of London as an industrial centre, number of persons employed in various staples.*

wich en absorbe la majeure partie. Les considérations de défense nationale ont prévalu. Il est vrai que le fer et le charbon peuvent arriver facilement par eau et les frais sont réduits au minimum, l'arsenal étant installé sur les bords de la Tamise. C'est d'ailleurs le cas d'autres établissements métallurgiques d'importance secondaire installés à Greenwich, Deptford, Bermondsey, Southwark, Lambeth, Battersea au Sud de la Tamise et à Poplar au Nord. Une grande partie de leurs employés ne construisent pas des appareils, mais sont occupés à réparer des machines ¹ ou des navires ².

Alors que les statistiques précitées accusent 2.119.300 personnes employées dans l'industrie, le nombre des « ouvriers métallurgistes » livrant des objets nouveaux à la consommation est donc excessivement modeste.

En ce qui concerne les industries textiles, alors que Londres est le marché de la laine, nous sommes surpris de constater qu'elles ne sont pas plus brillamment représentées (47.078 ouvriers en 1901). On ne fabrique pas de tissus à Londres, on met seulement une dernière main aux produits finis reçus de la province (décatissage).

Les industries chimiques (raffineries, savonneries, huileries) sont installées dans le voisinage des docks qui les alimentent. Elles occupaient 24.560 personnes en 1901 (Statistiques précitées), mais elles ont pris de l'importance depuis la guerre et en occupent beaucoup plus actuellement.

(1) BOOTH, *Life and Labour*, 2^e série, tome I, p. 294.

(2) *Id.*, page 297.

Si aucune des trois « grandes industries » ne tient à Londres une place prépondérante, quelles sont donc celles qui y fleurissent ? Ce sont celles qui y trouvent un terrain favorable :

1° Celles dont l'exploitation n'exige pas une grosse consommation de houille ou de fer.

2° Celles pour lesquelles la valeur des terrains n'a qu'une importance relative en raison de la valeur élevée des objets livrés à la consommation, cette valeur puisant sa raison d'être, soit dans la nature de la matière première employée, soit dans le travail intégré dans l'objet.

3° Celles qui requièrent une certaine habileté professionnelle ou pour lesquelles la machine ne peut être utilisée.

De nombreuses industries répondent à ces conditions; ce sont elles qui ont fait appeler Londres la ville des petites industries.

Les principales sont :

a) Avec une place à part, l'industrie des transports très développée :

1° en raison des distances très grandes. La ville couvre une superficie de plus de 305 kilomètres carrés, soit plus du quadruple de Paris (extrait de la Grande Encyclopédie-article Londres) et s'étend sur 26 kilomètres de l'Est à l'Ouest et 19 kilomètres du Sud au Nord.

2° en raison aussi de la masse des produits de toutes sortes arrivés par terre et par mer et aussi du chiffre élevé de la population (4.536.541 selon le census returns de 1901 mais plus de 7.500.000 pour le plus

grand Londres, ou Greater London). Ces chiffres sont encore à peu près exacts.

b) L'industrie du vêtement, assez disséminée dans la ville mais installée de préférence dans le West End pour le vêtement de luxe, ce quartier étant celui où sont installés les grands magasins, ou dans l'East End (quartiers populeux) pour les autres, surtout ceux de qualité inférieure. Plus de 237.000 ouvriers travaillaient pour cette industrie en 1901.

c) Les industries alimentaires et l'hôtellerie, naturellement actives dans une ville aussi peuplée et fréquentée par des hommes d'affaires de tous les pays, par des touristes dont les plus forts contingents sont offerts par les dominions et colonies britanniques, par des Américains du Nord désireux de connaître la grande métropole anglaise.

d) L'industrie du bâtiment qui occupait environ 150.000 ouvriers en 1901.

e) L'industrie de l'imprimerie et du papier, établie dans une zone dont Lisle Street est le centre bien connu et qui occupe environ 97.000 ouvriers.

f) Les industries du bois et de l'ameublement. Les scieries sont établies dans le voisinage des docks; les ateliers d'ébénisterie sont installés dans l'East End et aussi, depuis quelque temps, dans le West end (carrosserie et ameublement de luxe). Environ 70.000 ouvriers travaillent dans cette industrie.

g) Les industries du cuir et la pelleterie concentrée à Bermondsey (tanneries) et dans l'East end (confection de chaussures).

h) Les industries de la brique, du ciment et de la

poterie, qui trouvent sur place une matière première abondante.

i) Les autres industries très diverses et qui occupent environ 127.000 personnes. La plupart d'entre elles pourraient être appelées « industries artisanales » : industrie du caoutchouc, sellerie, bijouterie, — en faisant une place spéciale à celle du diamant — industrie du tabac, horlogerie, instruments d'optique, de musique, broserie, reliure, verrerie, etc.

Le total des personnes employées dans l'industrie est de 2.119.300 (census returns de 1901), mais il ne faut pas oublier qu'il y a encore à Londres une multitude de marchands, d'employés de bureau (employés de banques, de compagnies de navigation ou d'assurances, d'hommes d'affaires, de dactylographes, etc.), dont l'activité est en rapport étroit avec la production, mais qu'il est difficile de classer et de dénombrer. Le nombre de « producteurs » est donc plus élevé que ne le donnent à croire les statistiques précitées. C'est une conclusion curieuse à tirer pour une ville qui n'a pas de grosse industrie et ne possède vraiment pas d'industrie dominante, comme, par exemple, Sheffield ou Manchester.

Point de vue de la consommation.

L'importance de la grande métropole anglaise comme centre de consommation n'est pas difficile à démontrer : il doit être pourvu à la nourriture, au logement, à l'éclairage, au chauffage d'une population qui représente un peu plus du 1/7 de l'Angleterre, où pourtant la densité de la population est de 181 habi-

tants au kilomètre carré. En France, elle est de 71 seulement ¹.

La comparaison des importations et des exportations du port se présente comme un élément déjà assez sûr d'appréciation de la consommation ². Les chiffres suivants sont extraits des statistiques du trafic maritime pour 1901 (Overseas traffic 1901 returns) :

Total des importations : 170 millions £.

Total des exportations de produits anglais : 57 millions de £.

Réexportation de produits étrangers ou coloniaux : 35 millions de £.

Londres a donc absorbé, cette année-là, pour une valeur de £ 70 millions de marchandises importées. Il convient d'y ajouter une fraction de la production nationale ou locale; cette dernière est de grande valeur parce qu'elle porte sur des produits de luxe surtout, ou des marchandises coûteuses à cause du travail qu'elles ont exigé. La production nationale, arrivée à Londres par terre ou par eau, est composée principalement de charbon, de machines, de métal ouvré, d'étoffes non décaties, de produits alimentaires, etc. Selon nous, Londres pourrait donc fort bien absorber annuellement pour une valeur de 100 millions de £. Pour indiquer de façon précise la consommation du grand centre, il faudrait disposer de statistiques excessivement détaillées, indiquant ce qui est acheté à Londres pour y être consommé sur place et au dehors, et ce qui vient de la province pour

(1) CLERGET, Manuel de Géographie Commerciale, 2^e édition, 1928, p. 27 note 1.

(2) Voir l'ouvrage de Douglas OWEN : Ports and docks, Working and Natural Importance Methuen et C^o, 1904, page 141.

être consommé à Londres. Or, d'une part, Londres fait venir des marchandises très diverses du reste de l'Angleterre et, d'autre part, de nombreux achats sont effectués à Londres par la province. Par exemple, on vient de la province pour s'approvisionner en poisson au grand marché de Billingsgate, et en viande à ceux de Smithfield ou de Deptford, les mieux achalandés de l'Angleterre. Le même phénomène est observé à Paris.

Point de vue de la circulation.

Bien plus que par sa prodigieuse consommation de ville de plus de 7 millions et demi d'habitants, ou par sa production industrielle, bien inférieure à celle qu'on attend d'une agglomération aussi étendue et aussi peuplée, Londres se signale à l'attention par son rôle dans la circulation des richesses. C'est un grand marché où l'on peut se procurer à tout moment n'importe quelle marchandise et où, inversement, on peut envoyer n'importe quelle marchandise pour y être vendue. L'économiste allemand Wiedenfeld¹, qui démontre que les ports continentaux ont vu leur trafic augmenter de façon très sensible au détriment de Londres, reconnaissait cependant que « Londres était le centre du trafic mondial, du moins celui du trafic universel ». En effet, les ports continentaux de la mer du Nord, pour ne citer que ceux-là, ont vu se développer leur trafic de façon frappante, du fait

(1) *Die Nordwesteropaischen Welthafen*, 1903, page 1640, ouvrage cité dans PASQUET; *Londres et les Ouvriers de Londres*, Librairie Armand-Colin, 1914.

de l'industrialisation croissante de l'arrière pays (Nord de la France, Belgique, bassin westphalo-rhénan, Sarre, Silésie, Bohème et Saxe, etc.) mais Londres est tout de même restée grand marché de matières premières, et souvent le premier de tous.

C'est ainsi que le thé, qui fit son apparition en Angleterre en 1658 et qui fut jusqu'en 1833 le monopole de la Compagnie des Indes¹ est expédié par l'Inde, Ceylan et la Chine en majeure partie sur Londres (environ 500 millions de livres anglaises par an, la livre équivalant à 453 grammes², qui est non seulement le marché d'importation pour toute l'Angleterre mais aussi un marché de redistribution pour l'Europe, une partie de l'Afrique et, dans une certaine mesure pour le Continent américain. De grandes ventes ont lieu à Mincing Lane.

Londres possède également le premier marché de viandes congelées du monde (Smithfield). Cette viande, originaire d'Australie, de Nouvelle Zélande ou de l'Amérique du Sud, est transportée dans des navires frigorifiques où une installation spéciale permet d'entretenir une température de 15 degrés au-dessous de zéro. Les plus récents d'entre ces navires ont une capacité de 4.000 tonnes et les chambres de réfrigération un volume de 480.000 pieds (le pied vaut 0 m. 3048).

Londres est encore pour le reste de l'Angleterre le marché du blé et du fruit venant principalement du Canada, d'Australie et de l'Afrique du Sud.

Londres a toujours été et est restée un grand centre

(1) CLERGET, *Géographie commerciale*, 2^e édition 1928.

(2) Chiffres extraits de *The port of London*, par A. G. LINNEY, 1928, édité par Thomas Nelson and Son Ltd.

d'importation des épices. Le port reçoit chaque année environ 10.000 tonnes de poivres qu'il revend ensuite en partie aux autres pays.

L'Angleterre vient immédiatement après les Etats-Unis pour l'importation du cacao et Londres en reçoit la plus grande partie. Ces cacaos viennent surtout d'Afrique. Le total des importations s'élevait à 1.047.000 quintaux en 1920¹.

Pour la soie, Londres est le marché national.

Malgré la concurrence du continent qui s'efforce de recevoir directement des pays producteurs les laines dont il a besoin pour alimenter son industrie (Dunkerque et surtout Le Havre pour la France, Anvers et Hambourg, Brème et Rotterdam pour la Belgique, l'Allemagne, la Hollande et l'Europe Centrale), Londres reste le grand marché international de la laine et passe bien avant Liverpool et Hull, simples marchés régionaux. L'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Afrique du Sud envoient chaque année pour £ 50 millions de laine². En poids, l'importation annuelle est d'environ un million de balles, chaque balle pèse environ 300 livres anglaises. Cette laine, est débarquée principalement dans les docks *Sainte Catherine* et les « docks de Londres », dont nous aurons à parler plus loin. Ces docks possèdent des magasins (warehouses) appropriés. Six fois par an, ont lieu à Coleman street des ventes publiques. Chaque session de vente dure environ trois semaines. La bourse de la laine de Londres (Wool Exchange) détermine les prix mondiaux.

(1) CLERGET, Géographie Commerciale, 2^e édition, page 126.

(2) G. A. LINNEY, *The port of London*, chap. VI.

Londres est resté le premier marché mondial pour diverses fibres textiles animales : cachemire, mohair, poils de chameaux, laines de vigogne et d'alpaca.

Pour les fourrures, Londres est le grand marché distributeur. Elles viennent principalement du Canada, des Etats-Unis et même de l'U. R. S. S.

En ce qui concerne l'ivoire, Londres est le plus ancien marché d'importation, mais Anvers a conquis le premier rang à la suite de l'annexion du Congo belge en 1885. A. G. Linney, dans son ouvrage : *The peepshow of the port of London*, 1929, après avoir exposé la variété des ivoires qu'on trouve à Londres, déclare que, ces dernières années, 150 à 200 tonnes d'ivoire passaient annuellement dans les magasins des docks. Une faible partie consistait en défenses d'éléphants récemment tués; l'ivoire ne perd pas sa valeur marchande avec le temps et n'est pas attaqué par l'eau. Ce produit est essentiellement fourni par les indigènes d'Afrique qui se le transmettaient de génération en génération comme un capital.

Depuis longtemps déjà, Londres est le premier marché d'importation d'écailles de tortues. Ceylan en fournit une grande part, mais Colombo et Singapour sont les marchés de concentration qui expédient ensuite sur Londres les écailles recueillies.

Londres détient aussi le monopole des plumes de parure et surtout des plumes d'autruches, venues d'Afrique, et celui des perles fines.

Du fait que 50 % des terrains plantés en caoutchouc et en gutta-percha sont situés dans les protectorats ou colonies de l'Angleterre, Londres est le grand marché européen du caoutchouc et de la gutta.

Londres est encore un important centre d'importation de bois de provenances diverses. On se rend à Londres pour y acheter des bois coloniaux d'ébénisterie.

L'Angleterre contrôlant les $\frac{3}{4}$ du commerce de l'étain, Londres en est le grand marché mondial.

En ce qui concerne l'or, d'abord parce que l'Empire britannique produit un peu plus des $\frac{2}{3}$ de la production mondiale (68,5 % en 1920¹ et aussi à cause de l'importance financière de la fameuse « Cité », Londres est le grand marché de l'or. Londres est également un marché de redistribution de l'argent.

Londres est encore un important centre d'importation de diamants dont la majeure partie viennent d'Afrique du Sud (mines de Kimberley, de Prétoria et d'Orange), ou de Rhodésie.

De nombreux produits viennent encore à Londres pour être consommés en Angleterre ou réexportés, et qui y a vécu peut voir qu'il n'est pas exagéré de dire qu'on peut s'y procurer n'importe quoi.

Le rôle de Londres dans la circulation des biens est donc saisissant et la prodigieuse richesse de la cité d'où partent les ordres d'achat et de vente apparaît comme la conséquence presque naturelle de cet état de choses; ce n'est pas le *producteur* (au sens ordinaire de ce mot) qui réalise les plus gros bénéfices, c'est celui qui met d'une façon quelconque les produits à la portée des consommateurs. Cette étonnante variété de marchandises qu'on trouve à Londres permet de comprendre l'attraction peu com-

(1) CLERGET, *Géographie commerciale*, 2^e édition, page 188.

mune exercée par la ville sur les acheteurs et vendeurs de tous les pays.

Londres s'impose à nous comme marché de marchandises venant d'outre-mer; arrivées par mer, c'est encore par mer qu'elles repartent en partie. La qualité de *port* apparaît donc étroitement associée à celle de *marché*.

Ces considérations nous amènent à rechercher les facteurs qui concourent à l'existence et au succès d'un port : ce sont, à des degrés divers, les trois facteurs économiques ordinaires : la *nature*, l'*homme*, le *capital*. Si le rôle joué par l'un d'entre eux peut être parfois très grand, aucun d'entre eux ne serait à lui seul suffisant.

A. *Rôle de la Nature.*

Les navires, pour débarquer des marchandises ou des passagers, doivent trouver certaines facilités qui sont :

1° Situation sur une route maritime fréquentée (la route de l'Atlantique Nord ne l'a pas toujours été comme aujourd'hui, et ne le sera probablement pas toujours) et en même temps dans une zone jouissant de ressources naturelles (zone à blé comme Braila, zone pétrolifère comme Bakou, etc.)

2° Un accès facile tant par mer que par terre.

3° Une rade bien abritée, où il est possible d'entrer et d'où il est facile de sortir à toute heure de marée et où, d'autre part, les marées, jamais violentes, sont régulières.

4° Un mouillage en eau calme et profonde (14

mètres au moins) pour pouvoir recevoir à toute heure de marée les géants de la mer que sont les navires modernes.

5° La disposition de vastes espaces où les navires pourront aborder en sûreté et où ils pourront effectuer leur déchargement sans encombre. L'autorité chargée de l'aménagement et de l'outillage d'un port agira donc sagement en aménageant le plus d'espaces possibles pour le débarquement. Pour une raison quelconque, un port peut avoir à travailler davantage à un moment quelconque. Enfin, certains ports spécialisés peuvent avoir plus particulièrement besoin de vastes espaces à un certain moment de l'année.

B. Rôle de l'élément humain.

Les grands ports du passé tels que Tyr, Carthage, Alexandrie, Byzance, Venise, etc., étaient en même temps des villes très peuplées. Cet état de choses ne saurait être attribué au simple hasard. Il semble qu'il y ait au contraire diverses causes, toutes très positives :

a) Le groupement de la population dans le port ou dans son voisinage permet de réaliser des économies de transports portant sur les hommes autant que sur les marchandises; cette économie est d'autant plus appréciable que les marchandises débarquées sont plus lourdes ou plus volumineuses.

b) Le groupement des hommes dans un milieu aussi avantageux favorise l'éclosion d'industries alimentées tant par la production indigène que par la

transformation de matières premières étrangères débarquées. De la sorte, la vente des produits finis contrebalance les achats effectués, si même elle ne rapporte davantage.

c) Plus la population d'un port ou de son hinterland est élevée, mieux cela vaut, car les produits débarqués ont ainsi plus de chances d'être vendus. Or, le commerce, s'il est parfois audacieux, s'établit de préférence où il court le moins de risques. La présence d'un nombre élevé de vendeurs engendrera la concurrence, cette concurrence provoquera la baisse des prix. Si celle-ci est très sensible, elle attirera successivement les acheteurs locaux, puis régionaux, et enfin ceux des autres pays. Il en résultera une augmentation continuelle des mouvements du port dont, naturellement, la plus importante fraction possible sera effectuée par des navires nationaux, un élément supplémentaire de richesse venant ainsi s'ajouter à l'autre.

d) La main-d'œuvre nécessaire au port (approfondissements, aménagements divers, déchargement des navires, manutentions de toutes sortes) se recrutera facilement si la population est élevée et à cette facilité viendra s'ajouter une grande habileté professionnelle résultant de l'habitude.

e) Du fait de la certitude chez les vendeurs de trouver des acheteurs, et chez ces derniers de trouver toujours ce qu'ils désirent, il va résulter une certaine stabilité dans l'offre et la demande. Cette stabilité, avantageuse à tous, sera encore renforcée du fait des indigènes qui feront tout ce qui est en leur pouvoir pour conserver cette situation, notamment

en adoptant une législation inspirée de leurs intérêts commerciaux.

f) Vivant dans un milieu ainsi constitué, la population prendra une tournure commerciale.

g) L'élément de stabilité et de sécurité dans les opérations commerciales favorisera la naissance d'une catégorie nouvelle de commerçants, les financiers, qui feront sans doute payer grassement leurs services mais qui stimuleront efficacement les producteurs. Ces derniers feront un effort d'autant plus grand qu'ils auront payé plus cher les services des financiers. Il en résultera le progrès, fils de l'invention et de l'expérience accumulée, nous voudrions pouvoir dire cristallisée.

C. Rôle du Capital.

Si le rôle de la nature et celui de l'élément humain sont importants dans la vie d'un port, celui du capital l'est au moins autant : les marchandises étant destinées à la consommation des hommes, ce sont bien eux qui les attirent, mais quelque chose doit être donné en échange. Il est exact de dire que la marchandise attire la marchandise. Enfin, si toutes sortes de procédés ont été inventés pour faciliter ou multiplier les échanges, il faut toujours disposer d'un capital quelconque si l'on veut recevoir. Dans un port, la fonction d'un capital, qu'il s'agisse de capital fixe ou de capital circulant est très variée :

1° Le plus sûr moyen pour tout port de recevoir la visite des bateaux est d'avoir les siens sur lesquels il peut compter en toute circonstance. Les navires,

outre leur rôle de transporteurs, jouent en effet celui de véritables commis voyageurs. Ils prendront en charge les plus grosses quantités possibles de marchandises dans le port dont ils dépendent, pour les porter au dehors. C'est l'idée depuis longtemps traduite par l'expression : « Le commerce suit le pavillon » ou, encore : « La marchandise suit le pavillon ».

2° L'aménagement d'un port et son entretien sont fort coûteux parce que :

a) Pour pouvoir recevoir de gros navires, il faut y entretenir une grande profondeur et procéder, si le port n'est pas naturellement profond, à des dragages fréquents et coûteux.

b) Les navires doivent procéder aux opérations de déchargement en eau calme et, soit parce que la nature ne le permet pas, soit parce qu'elle le permet de façon insuffisante, le creusement de bassins profonds en terre ferme est indispensable.

c) Un matériel perfectionné est indispensable pour procéder au déchargement rapide des navires. Il doit en outre être spécialisé suivant la catégorie des marchandises à débarquer : puissantes grues mobiles, bennes à renversement, moto-pompes pour les grains et les liquides, élévateurs à accumulateur, moto-rampes, etc.

d) Les navires peuvent avoir besoin de réparations et, pour cela, des cales sèches ou des docks flottants sont nécessaires.

e) Pour éviter une longue immobilisation des navires, très onéreuse en raison de leur grande valeur (un navire est un élément de rapport qui ne doit pas

chômer) et des salaires élevés à payer au personnel navigant, le port doit disposer, d'une part, de vastes hangars ou déposer les marchandises en grandes quantités, d'autre part, de moyens d'évacuation rapide : péniches, camions automobiles, wagons de chemin de fer de divers types, etc.

3° Pour réaliser ces différentes conditions, et il faut qu'elles soient remplies si on ne veut pas qu'un port, quel qu'il soit, perde du terrain au profit d'un autre bien placé pour lui faire concurrence, de puissants moyens financiers sont nécessaires. Le port devenant un lieu de concentration de marchandises, un marché, un lieu de concentration humaine et de concentration industrielle, le rôle des banques, sociétés de capitaux diverses, sociétés d'assurances, etc., apparaît dans toute son importance. De même, l'existence de Bourses où seront cotés les produits agricoles, les métaux, les différentes matières premières nécessaires à l'industrie, les différentes valeurs industrielles ou commerciales, ne manquera pas de stimuler l'activité du marché en lui donnant, par le jeu naturel de l'offre et de la demande sur une vaste échelle, une stabilité qui ne pourrait exister autrement.

Ayant ainsi déterminé rapidement les éléments divers qui concourent à l'existence et à la bonne renommée d'un port, il devient aisé de dégager de l'observation des faits de production, de consommation et de circulation qui s'y déroulent, ce qu'est sa fonction économique.

Elle est triple ou quadruple suivant qu'on se place sur un terrain économique national ou international :

1° Le port reçoit des marchandises d'outre-mer et en assure la vente; en ceci consiste la fonction proprement commerciale du port. La valeur commerciale du port dépendra donc des quantités et de la variété des marchandises reçues et des facilités de vente. (Organisation de ventes aux enchères, possibilité de consigner des marchandises dans des entrepôts pour les vendre au moment le plus favorable, facilités de paiement, Bourses de commerce permettant de centraliser les opérations et de fixer les cours, création de « zones franches » où les marchandises devant être réexpédiées par mer ou transformées avant réexpédition au dehors, ne sont pas assujetties aux droits de douane, etc.)

2° Tout achat appelle une contre-partie. Elle peut consister soit en produits de l'agriculture ou de l'industrie, ou bien en services indigènes, soit en un simple accroissement de valeur incorporée aux produits importés par une transformation ou une manipulation quelconque. L'arrivage continu de matières premières et de produits divers permet à l'activité industrielle de se manifester à un degré qu'elle n'aurait pu connaître autrement.

Autrement dit, un port fournit à ses habitants les éléments nécessaires pour l'établissement et le développement d'industries diverses qui, sans lui, n'auraient peut-être jamais vu le jour. C'est ce qu'on peut appeler la fonction industrielle du port. L'activité du port en temps que foyer industriel sera naturellement d'autant plus grande que la quantité de matières premières à transformer sera importante et variée.

3° et 4° Il arrive rarement qu'un port importe ou

exporte pour lui seul. Il travaille aussi pour un arrière pays plus ou moins étendu et peuplé, quelquefois même pour d'autres pays qui, tantôt n'ont pas de fenêtre sur la mer (par exemple la Suisse ou la Tchéco-Slovaquie, l'Autriche actuelle, etc.), tantôt ne disposent pas d'un port ou d'un marché suffisamment organisé et préfèrent pour cette raison utiliser ses services. Autrement dit, un port approvisionne une région, un pays entier ou même d'autres pays. Suivant le cas, on dira que sa fonction est régionale, nationale ou internationale. L'importance de cette fonction dépend donc étroitement de l'existence de bonnes communications rapides et économiques par route, par chemins de fer et par voies d'eau, et aussi d'un réseau téléphonique et télégraphique pour éviter des déplacements inutiles de personnes. La capacité de consommation et de production de la zone desservie par le port déterminera les possibilités de cette dernière fonction.

Autrefois, la navigation à voile, avec ses incertitudes, exigeait un grand nombre de ports. Il en résultait que bien peu jouaient un rôle économique important : n'importe quel navire, étant donné ses dimensions restreintes, pouvait se rendre dans n'importe quel port. Il en est bien autrement aujourd'hui parce que :

1° Un navire moderne se rend le plus souvent dans un port dans un but nettement économique : embarquement ou débarquement de sa cargaison ou de ses passagers, cueillette de marchandises ou de passagers dans le cas d'un port d'escale. Il arrive aussi que le bâtiment n'assure aucun service régulier et

va chercher le frêt où il existe. Les Anglais appellent ces derniers des « *tramps* » ou vagabonds. Parfois encore, le navire a simplement besoin de combustible, ou doit prendre des ordres dans un port donné.

2° La longueur des bâtiments a quadruplé, leur tirant d'eau a plus que doublé, leur tonnage est trente fois plus grand, et leur vitesse a triplé¹. Les navires sont mus par de puissantes machines qui consomment d'énormes quantités de combustibles (charbon, mazout, huiles lourdes, etc.). Au lieu d'être l'esclave du temps et des vents, le navire de notre époque est celui d'un mouillage profond et du combustible solide ou liquide. Ces modifications répondent aux nécessités de l'heure : transport de marchandises lourdes : pierres, minerais, charbons, machines, produits alimentaires, matières premières diverses. On ne transportait guère autrefois que des produits de grande valeur sous un faible volume. Il en résulte que le nombre de ports susceptibles de remplir ces conditions est restreint et que, dans presque tous, il faudra effectuer des travaux pour pouvoir recevoir les gros navires, d'où, grosses dépenses. Et l'expérience prouve que ce n'est pas dans n'importe quel port qu'il faudra les effectuer. De plus, étant donné leur importance, il vaut mieux ne pas disperser les crédits dont on peut disposer et concentrer sur un petit nombre de ports le maximum d'avantages possible.

Le principal élément de succès des ports allemands

(1) CLERGET, ouvrage précité, p. 274 et 275.

réside dans le fait qu'ils sont peu nombreux. Ainsi, il a été facile de consacrer des sommes importantes à l'aménagement des deux grands ports de Hambourg et de Brème. Il en est de même pour la Belgique et le port d'Anvers.

En France, cette concentration des capitaux n'est pas irréalisable, mais les ports y sont nombreux et il s'en est suivi une fâcheuse dispersion de crédits. Pourtant notre pays est ouvert sur trois façades maritimes et dispose sur chacune d'elles de nombreux ports. Il suffirait de choisir, après avoir pris les avis des experts. Il faudrait donc opter entre le nombre et la qualité. Le problème se pose sous un double aspect :

Economique d'une part : Il s'agit de concentrer des capitaux sur un petit nombre de ports bien choisis.

Administratif et politique d'autre part : Les ports jouant un rôle de premier plan dans la vie des nations, les intérêts locaux doivent céder devant les intérêts nationaux, et il convient d'adopter pour nos ports le régime administratif le plus propre à la sauvegarde de ces derniers.

Le port de Londres s'est trouvé dans une assez mauvaise situation au début du vingtième siècle; son administration, par un organisme composé de gens compétents, a permis de le renflouer.

Nous nous attacherons dans les pages qui vont suivre, bien modeste contribution à l'étude du grand port, à faire ressortir les éléments très divers qui ont fait de Londres le grand port qu'il est devenu, le rôle qu'il joue au point de vue com-

mercial, industriel, national et international. Il faudra, pour cela, déterminer les faits saillants de son histoire jusqu'aux temps actuels. Tout lendemain étant préparé par la veille, il peut être possible, en observant les tendances actuelles de l'économie, de prévoir dans une certaine mesure ce que sera le grand port dans l'avenir, quelle sera sa fonction dominante : commerciale, industrielle, ou bien régionale, nationale ou internationale ?

Cette étude peut donc se diviser en trois chapitres d'inégale longueur et une conclusion :

- I. *Situation et avantage du port.*
- II. *Aperçu sur l'histoire du port.*
- III. *Le port dans son état actuel.*
- Conclusion : *Orientation du port dans l'avenir.*

CHAPITRE II.

Situation particulière et avantages du port.

En matière économique, comme en biologie, les plus aptes sont appelés à triompher. Nous avons vu dans le précédent chapitre les conditions essentielles et d'ordres divers que doit remplir un port pour pouvoir vivre et se développer.

Le rôle de la nature n'est plus aussi prépondérant qu'autrefois et le port moderne est même rarement tout à fait « naturel ». Par contre, le travail et le capital, fixe ou circulant, jouent dans son existence même, un rôle sensiblement plus actif que par le passé.

Pour un pays insulaire comme la Grande-Bretagne qui reçoit du dehors la majeure partie des produits dont il a besoin pour alimenter sa population et ses industries, qui a donc besoin du commerce extérieur pour vivre, l'existence de bons ports de commerce est une nécessité vitale. Cette condition est peut-être plus importante que la possession d'une flotte nombreuse et variée. En effet, les ports bien outillés, en communication facile et rapide avec l'arrière-pays et jouissant d'un régime administratif et d'une législation facilitant le commerce, attirent les navires. La Belgique n'est vraiment pas ce que nous pouvons appe-

ler une puissance maritime, et pourtant le port d'Anvers est à l'heure actuelle un des ports les plus actifs du monde.

Il semble que la nature ait voulu tenir compte de cette situation particulière de la Grande-Bretagne en remédiant à son isolement par des avantages compensateurs :

a) En donnant au littoral anglais une forme déchiquetée propice à l'établissement des ports.

b) En la pourvoyant de cours d'eaux réguliers et navigables, débouchant dans de vastes et profonds estuaires qui sont de véritables bras de mer, où le flot de la marée remonte fort loin (40 kilomètres environ pour la Tees et 125 kilomètres pour la Tamise).

c) En permettant de faire communiquer facilement ces cours d'eaux entre eux par des canaux de jonction, tâche aisée parce qu'ils sont séparés par des seuils de faible altitude.

d) En donnant à l'île une forme allongée Nord-Sud et une faible largeur Est-Ouest, de telle sorte qu'aucun point de l'intérieur n'est à plus d'une centaine de kilomètres de la mer.

Ainsi favorisée par ces éléments naturels intrinsèques, la Grande-Bretagne l'est encore par sa situation géographique : Située en face de l'Europe, (au Nord-Ouest), et de la partie de celle-ci qui en est le foyer économique le plus actif, faisant vis-à-vis à l'Amérique du Nord, elle se trouve sur le chemin du grand commerce auquel elle peut prétendre :

1° Parce qu'elle est la maîtresse des mers (*Britannia rules the waves*) et n'a pas eu à souffrir de l'invasion armée depuis fort longtemps.

2° Parce qu'elle dispose depuis longtemps déjà de la première flotte de commerce du monde.

3° Parce qu'elle détient le premier marché du monde pour un grand nombre de matières premières indispensables.

D'autre part, son climat tempéré, sa population nombreuse (on pourrait peut-être dire « trop nombreuse »), l'abondance des capitaux, la richesse du sol en combustibles et en minerais de fer, permettent à la grande industrie de vivre et de se développer. Toutefois, la concurrence, déjà très sérieuse, d'autres pays tard venus dans l'industrie constitue un danger :

1° Pour l'industrie britannique : ce danger ne pourrait être grave si elle s'organisait rationnellement et se montrait moins individualiste.

2° Pour le commerce britannique : les pays industriels cherchent à importer directement dans des marchés nationaux et à s'affranchir ainsi le plus possible des intermédiaires; on ne pourrait songer à nier que le développement de Hambourg et de Brème, d'Anvers et de Rotterdam, de Dunkerque et du Havre, pour ne citer que les plus importants, a fait un tort considérable aux ports anglais d'une façon générale; mais ce mal n'est pas non plus sans remède : le bon marché du frêt, le nombre élevé de navires desservant les ports anglais et leur rapidité associée à leur régularité, l'aménagement toujours plus moderne des ports, des facilités de paiement des frais de transports que rend parfaitement possible l'immense masse de capitaux dont disposent les Compagnies de navigation britanniques, auraient

pour conséquence l'arrivage d'une telle masse de marchandises que l'Angleterre conserverait une place de premier plan dans le commerce maritime international.

Quand Napoléon I^{er} voulait faire d'Anvers « un pistolet chargé au cœur de l'Angleterre », c'est Londres qu'il visait. Il reconnaissait ainsi de façon saisissante l'importance de la ville pour le reste du pays. Il savait aussi que les Anglais ne pouvaient vraiment être vaincus que sur mer, et que c'étaient les commerçants et les financiers de la fameuse *Cité* qui permettaient à l'Angleterre de soutenir la guerre contre lui. Ce sont eux qui, finalement, ont ruiné sa puissance.

Londres est situé dans l'Angleterre de l'Est, pays plat, favorable au développement des agglomérations urbaines et à la circulation. La ville est bâtie au centre d'un bassin sédimentaire aux tendances agricoles (*corn country*), tranchant brutalement avec l'Ouest et le Nord de l'île, essentiellement industriels (*black country*). Londres est ainsi le point de convergence naturel de cette zone agricole, autrefois la plus riche de l'Angleterre avant l'avènement de la grande industrie. Cette seule circonstance aurait suffi à en faire un marché régional. D'autre part, la propriété des terres étant concentrée en un petit nombre de mains, Londres a été habitée de bonne heure par les grands propriétaires (*Landowners* ou *Landlords*) et est devenue la ville par excellence de l'aristocratie foncière, lieu de résidence royale, siège du Parlement et d'un archevêché, ville universitaire, le véritable centre de la « vieille et joyeuse Angleterre »

d'autrefois. La présence de la Tamise a permis d'en faire un port, la ville ayant été bâtie au lieu le plus favorable, qui se trouvait être à la fois celui où la marée cessait de faire sentir son effet, et le premier point en remontant le fleuve depuis son embouchure, où il était possible de le franchir, soit par un gué (ford), soit par un pont. L'ancienne route de l'étain, aboutissant aux îles Cassitérides, passait par Londres. La continuation naturelle de la route continentale, interrompue par le « channel », commençait à Douvres (Dubris) et Richborough (Rutupiæ), passait par Durovenum (Canterbury), Crawford et Dartford. Elle franchissait la Tamise au gué de Westminster. Cette route se sectionnait à Londres vers Chester (Wattling street), vers l'Est Anglie, vers le Solent. La question des anciennes routes dont Londres était la tête sera examinée plus en détail dans le chapitre troisième, plus particulièrement consacré aux données essentielles de l'histoire du port.

Un élément primordial de sa fortune réside dans la puissance et la régularité des marées. C'est en effet un phénomène remarquable, qu'elles se fassent sentir à 125 kilomètres de la mer. Ceci est rendu possible :

a) Par la situation même de l'estuaire de la Tamise dans le voisinage du Pas-de-Calais, où se font sentir les phénomènes marins propres d'une part à la Mer du Nord, d'autre part à la Manche, la vague de marée venant de l'Atlantique.

b) Par la configuration du littoral et la forme de l'estuaire, vaste entonnoir dont le plus grand dia-

mètre peut être représenté par une ligne droite imaginaire partant de Harwich et aboutissant à Margate.

c) Par le caractère égal et régulier de la Tamise, longue de 344 kilomètres seulement. Les maigres d'été de la rivière ont moins d'importance pour la navigation, étant donné l'importance de la marée.

La marée met environ une heure et 15 minutes pour parcourir la distance Margate-Gravesend, et une heure de Gravesend au Pont de Londres. La marée haute procure à la Tamise une masse d'eau supplémentaire variant de 13 à 19 pieds à Tilbury, et de 15 à 22 au Pont de Londres. La différence de niveau est donc très appréciable si on la compare avec celle procurée par les très faibles marées de la Méditerranée. Par contre, dans la baie de Fundy, la marée haute occasionne une différence de niveau dépassant parfois 16 mètres. Dans un laps de temps de vingt-quatre heures, la marée remonte deux fois jusqu'à Teddington (Tide end Town, autrement dit : ville où finit la marée). Southampton reçoit la visite de la marée toutes les 6 heures.

La *London Port Authority* a établi cinq jauges ou indicateurs de marée sur divers points du cours maritime de la Tamise : à Richmond, à Tower Pier, à l'entrée du Royal Albert dock à Tilbury, et à Southend. A Purfleet, à une distance égale du Tilbury dock et du Royal Albert dock, il y a une jauge lumineuse des marées; à Hambourg, il y a une horloge des marées.

Favorisé par la marée, le port de Londres l'a encore été par d'autres éléments tenant soit :

- A) à la *nature*,
- B) à l'*homme*,
- C) au *capital*.

A) ELÉMENTS NATURELS.

a) *Situation sur une route actuellement fréquentée.*

La mer Méditerranée fut longtemps le centre du commerce mondial, mais, avec le Moyen-Age, on assiste au réveil de l'Europe du Nord et de l'Europe Occidentale. Le commerce maritime est apporté à Londres par des marins nordiques et ne cessera de se développer, parce que le courant du commerce aura changé d'orientation. La Tamise débouche sur la Mer du Nord qui « forme une véritable mer méditerranéenne », mais plus ouverte, moins continentale, plus périphérique que la Baltique et la Méditerranée. Elle se termine à des détroits et non à des impasses : par le Skager Rak, elle ouvre l'accès de la Baltique et de l'Orient; par le Pas de Calais, elle mène vers les eaux plus chaudes et plus ensoleillées du midi aquitain et ibérique. Ses rivages se prolongent à l'intérieur des terres par de grands estuaires; les bouches du Rhin et de l'Escaut font face à la Tamise¹.

Avantageusement placée pour commercer avec l'Europe, Londres l'est encore pour entretenir des rapports avec le nouveau monde et, de fait, les premiers établissements anglais de la côte des Etats-Unis sont partis de Londres. Malgré cette position

(1) Extrait de *Les Iles Britanniques* par M. DEMANGEON, page 2, Librairie Armand-Colin, 1927.

avantageuse, le commerce extérieur du port peut décliner. Dans le cours de l'histoire, les foyers d'activité économique se sont déjà déplacés. Ils peuvent encore le faire, et il n'est pas impossible qu'après ce que nous pourrions appeler l'heure du monde méditerranéen, à laquelle ont succédé celle de l'Europe occidentale et celle du continent Nord-Américain, ne sonne celle du monde asiatique. Déjà les bulletins de la Compagnie du Canal de Suez notent que la fonte fabriquée au Japon a été expédiée sur la Suède, pays qui possède pourtant des minerais très purs.

M. Demangeon note cette tendance dans son ouvrage précité : Il constate que les deux rives du Pacifique développent leurs rapports commerciaux : Ce que nous pourrions appeler l'heure du Pacifique pourrait donc sonner bientôt. La navigation sur les autres océans continuerait, mais elle serait peu importante, comparée à celle du Pacifique. Le progrès des constructions navales ne peut que favoriser le développement de cette tendance. Les risques à courir sont aujourd'hui moins grands avec les navires modernes fonctionnant à la vapeur, au mazout ou aux huiles lourdes, que sur la Méditerranée avec les voiliers d'autrefois. L'emploi de la machine a diminué les distances.

Vis-à-vis du reste de l'île, Londres occupe également une place privilégiée : Ville maritime, elle participe également à la vie continentale grâce au terrain peu accidenté, propice à l'établissement de routes et de chemins de fer rayonnant dans toutes les directions; mais ces derniers sont moins centralisés qu'en France, pour des raisons de commodité et

d'économie sans doute, mais aussi parce que le rôle économique et national de Londres ne saurait être comparé à celui de Paris pour le reste de la France.

Par canaux, la Tamise est mise facilement en communication avec les bassins voisins, grâce à la configuration et à la nature du terrain (Canaux de Londres à Leicester, Oxford à Chester par Birmingham, de Reading à Bristol, etc.).

b) *Accès facile.*

Le port de Londres, ensemble de quais disposés le long de la rivière, de débarcadères (wharfs), de bassins clos (docks), d'entrepôts et de cales sèches où il est possible de réparer les navires, est placé sous la surveillance de la « *London Port Authority* ». Cet organisme exerce son contrôle sur une étendue d'eau délimitée : du côté de la mer, par une ligne imaginaire partant de Havengore Creek en Essex et aboutissant à Warden Point dans le Kent; et, 69 milles plus haut, dans le Middlesex, par une autre ligne imaginaire traversant la Tamise un peu au-dessus de l'écluse de Teddington (Teddington Lock). Pour frapper l'imagination, l'écrivain anglais Burns a pu dire que le port couvre « 70 milles d'histoire liquide ». Cet immense organisme jouit d'un accès facile. C'est un avantage considérable pour une zone fréquemment visitée par le brouillard, élément qui est d'ailleurs corrigé par tout un système de phares terrestres, de bateaux phares, de bouées lumineuses et autres appareils de signalisation. La Tamise s'ouvre sur la Mer du Nord par un large estuaire. La circulation y est facile parce que la rivière est

suffisamment large, mais, étant donné le tonnage de plus en plus élevé des navires, des approfondissements successifs de son lit ont été nécessaires. Déjà, en 1624, des travaux la rendaient navigable jusqu'à Oxford. — Dans la seconde moitié du 17^e siècle commence la construction des canaux qui bat son plein dans le courant du 18^e siècle. Ils s'étendent, dès le début du 19^e siècle, sur une longueur égale à celle des rivières. Ils n'ont pu jouer le rôle qu'on attendait d'eux, car ils devaient se heurter à la concurrence des chemins de fer qui, s'ils coûtaient plus cher, avaient du moins l'avantage de pouvoir pénétrer pratiquement partout, de supprimer ainsi des manutentions et de gagner du temps. Or, les écluses, dans ce genre de navigation, en font perdre beaucoup. Un bateau se rendant par canaux de Londres à Liverpool doit en franchir environ 250.

Si la rivière est profonde, les gros navires n'auront pas à attendre la marée pour avancer. Or, l'attente coûte cher. On cite le cas de navires qui, parce qu'ils n'avaient pu trouver d'emplacement où s'amarrer dans un dock déterminé, avaient du redescendre la Tamise jusqu'à Gravesend. De puissants dragueurs sont utilisés procédant, les uns par succion et capables d'aspirer de 70 à 140 tonnes de sable à la minute, les autres au moyen de seaux placés sur une chaîne sans fin, susceptible de prendre diverses inclinaisons et draguant le lit à une profondeur qui peut dépasser 16 mètres. Ces derniers peuvent débiter jusqu'à 2.600 tonnes à l'heure. Un chenal a été ainsi établi et des navires ayant un tirant d'eau de 34 pieds (environ 10 mètres) ont atteint sans encombre le *dock* du

Roi George V, pourtant situé à quarante milles de la mer. Des dragages continus sont opérés et un chenal de 30 pieds (environ 9 mètres, 15) sur une largeur de 1000 pieds (environ 300 mètres) existe sur une quarantaine de milles. De Tilbury dock à Cold Harbour Point, il a 30 pieds environ de profondeur et 1000 pieds de large; de Cold Harbour Point au Royal Albert Dock, le chenal n'a plus que 27 pieds (environ 8 mètres 20) de profondeur sur 600 pieds de large (environ 180 mètres). Quand il aura une profondeur de 30 pieds jusqu'au *Royal Albert dock*, — c'est un projet qui sera bientôt exécuté — une profondeur d'environ 14 mètres 15 (47 pieds) aux heures de marée, sera ménagée jusqu'à ce dock; elle sera de 11 mètres 15 jusqu'au Surrey dock, encore plus éloigné de la mer.

Le « *Pont de Londres* » (London Bridge), constitue la limite de la circulation maritime et de la circulation fluviale : Les docks, qui apparaissent comme autant de voies de garage en marge d'une voie principale qui est la Tamise, se succèdent sur une longueur de 25 milles, compris entre Tilbury et le Pont de Londres. Tous, sauf un (le groupe des Surrey Commercial Docks) sont sur la rive gauche de la Tamise. En la remontant depuis son embouchure, on rencontre sur la rive droite les quais embarcadères de Gravesend; plus haut, sur la rive gauche, les principaux docks suivants : Ceux de *Tilbury*. Là, la Tamise est à peu près rectiligne; plus haut et s'ouvrant sur un méandre : le *Royal Albert dock* et le Nouveau dock (*New dock*), dont la construction a commencé

en 1914, et le *Royal Victoria dock* qui s'ouvre sur l'autre extrémité du méandre.

A proximité, et au sommet d'une autre boucle, l'*East India dock*, comprenant deux bassins : celui des importations et celui des exportations ; puis viennent le *West India dock* comprenant trois docks : Celui des importations, celui des exportations et les docks du Sud-Ouest (*South west docks*) s'ouvrant aux deux extrémités du grand fer à cheval appelé Ile aux Chiens (*Isle of dogs*) entre *Blackwall Point* et *Limehouse Reach*. Vers le milieu de la partie gauche du fer à cheval, le *Millwall dock*. Sur la rive droite, et presque en face, s'étendent une série de docks appelés *Surrey Commercial docks* communiquant entre eux, et l'un, le *Greenland dock*, avec le *Surrey Canal*.

Remontant toujours la rivière et sur la rive gauche, se présente ensuite le *London dock* s'ouvrant, à l'extrémité droite d'une petite courbe, par le *Shadwell new basin* et, à la base, par le *Wapping basin*. Presque contigus au *London dock*, viennent enfin les docks de Sainte Catherine (*St Katharina docks*).

Entre la mer et Teddington, cinq canaux aboutissent à la Tamise :

1° Le *Medway canal*.

2° Le *Great Surrey Canal*, peu important.

3° Le *Grand Junction Canal*, s'ouvrant sur la Tamise à Brentford et la joignant aux Midlands.

4° Le *Regent Canal*, en communication avec le précédent.

5° Le *Grosvenor Canal*, très peu fréquenté.

De Kew à Teddington, 26 ponts franchissent la

rivière, le plus proche de la Mer étant le fameux Pont de la Tour (« Tower Bridge ») : « Twenty bridges from Tower to Kew wanted to know what the river knew ». (Kipling : River's tale).

Etant donné la longueur de la rivière sur laquelle l'Autorité du port de Londres doit veiller, son cours a été divisé en trois sections :

1° De la mer à Barking Creek, ou crique de Barking, dont le chef (Harbour master) se tient à Gravesend.

2° De la crique de Barking à Battersea. Son chef est à Tower Pier.

3° De Battersea à Teddington. Le chef de cette section se tient à Kew.

Londres est un carrefour de routes. Ces dernières rayonnent dans tout le reste du pays. Elles se sont développées beaucoup à partir de la fin du dix-septième siècle, et surtout dans le courant du dix-huitième. Douglas Owen, dans son ouvrage sur Londres, signale que, de 1760 à 1773, 452 actes ont été passés pour la construction ou l'entretien des routes. Leur établissement a été facile dans un pays relativement peu accidenté.

L'Angleterre est le premier pays qui a utilisé la force de la vapeur dans l'industrie. De bonne heure, des lignes de chemin de fer ont rayonné dans le pays. Elles ont adopté Londres comme terminus. Les statistiques de Londres (London statistics) pour 1910-1911, signalent que la ville possédait alors 609 gares.

Les grandes compagnies qui desservent Londres sont les suivantes dans l'ordre chronologique de leur fondation :

1834 : La *Compagnie de Londres à Southampton*, devenue plus tard la *Compagnie de Londres et du Sud-Ouest* (London and South Western Railway).

1835 : La *Compagnie du Grand Ouest* (Great Western) et la *Compagnie de Londres à Croydon* qui prolongea sa ligne jusqu'à Brighton et est devenu le « *Londres-Brighton et Côte Sud* » (London-Brighton and South Coast).

1836 : La *Compagnie de Londres à Douvres*, ou Cie du Sud-Est, (South Eastern) et la *Compagnie de Londres à Colchester*, germe du futur Great Eastern.

1844 : La *Compagnie des Midland*.

1846 : La *Compagnie de Londres et du Nord-Ouest* (London and North Western) et la *Compagnie du Grand Nord* (Great Northern Railway).

Les chemins de fer jouent pour Londres un rôle particulièrement important :

1° Il faut que les marchandises soient évacuées rapidement pour ne pas bloquer le trafic du port et immobiliser les navires.

2° Il faut qu'une grande quantité de charbon soit apportée au port pour les besoins de ses nombreux navires, tout le charbon n'arrivant pas par eau.

3° Ils permettent aux voyageurs débarqués dans les ports auxiliaires, ou avant-ports de Londres, (Southampton, Folkestone, Douvres, Newhaven, Queenborough, Harwich, Bornemouth, etc.) de gagner rapidement la capitale.

4° Ils permettent à Londres d'être alimentée de façon rapide, et de distribuer aux villes voisines, Bradford, Silvertown, Stratford, Ilford, etc., sur lesquelles Londres a déversé le travail industriel : cons-

tructions mécaniques, produits chimiques, raffineries, etc., les matières premières dont elles ont besoin. Malgré l'importance des chemins de fer dans le développement de Londres, ils lui ont enlevé un peu de sa clientèle en faveur de certains ports de la Manche auxquels ils ont donné un regain de vie.

c) Elément sécurité.

Les navires doivent trouver dans un port un abri contre les accidents de diverses natures pouvant survenir. Ils doivent notamment être protégés contre la violence des eaux aux heures de marée ou aux époques d'inondations, et ne pas avoir à souffrir non plus des inconvénients de la marée basse. Ils ne doivent pas risquer d'être emportés par la force du courant, et il ne faut pas non plus que leur coque risque de se détériorer sur le lit boueux ou rocailleux de la rivière. La nature a bien pourvu la « rivière de Londres », ainsi que l'appellent les marins anglais, d'une douzaine de criques, telles que Rainham Creek, Dartford Creek, Thorny Creek, Bow Creek, Depford Creek, Hammesrsmith Creek, Barking Creek, Crayford Creek, etc., qui constituent autant de havres naturels mais, étant donné l'importance du trafic du port, ils sont insuffisants. On y a porté remède de trois façons :

1° En creusant la rive à une certaine profondeur et suivant un plan rectangulaire dont un côté seulement communique avec la rivière (half tide docks). On peut voir des bassins de ce genre à Dowgate, lieu où les Easterlings avaient leur quartier commercial.

2° En bâtissant des murs de pierre ou de bois

(wharves) dont les abords ont été creusés et cimentés : il en existe plus de 1.700 dans le port de Londres.

3° En créant des bassins clos, munis d'un chenal d'entrée qui peut être fermé à volonté par d'énormes portes. Ces bassins communiquent entre eux, un système compliqué de pompes permet d'y entretenir un niveau d'eau constant. Ils sont placés à chacun des quatre grands coudes que dessine la rivière et qui constituent un danger naturel pour la navigation. Leur superficie varie de dix acres, — c'est le cas du *Dock Ste Catherine* — à deux cent quarante-cinq (système des docks royaux, le plus vaste du monde) ¹. Grâce aux dragages effectués, il est possible à des navires ayant 11 mètres 15 de tirant d'eau (36 pieds $\frac{1}{2}$) de pénétrer dans le *Dock du Roi George V* (communiquant avec les docks *Victoria et Albert* et inauguré en 1921 par le Roi George V) situé à quarante milles de la limite maritime du port. Le « Belgenland » et le « Minnewaska », classés parmi les dix plus grosses unités du monde, ont visité ces docks.

Les bassins clos occupent une superficie totale supérieure à 255 hectares et possèdent plus de 60 kilomètres de quais. Ces chiffres parlent par eux-mêmes. Ils permettent de se faire une idée de l'encombrement qui règnerait dans la Tamise s'ils n'existaient pas. Cet encombrement, outre qu'il constituerait un danger pour la navigation, occasionnerait des retards; or, le commerce demande de la célérité dans la livraison, et il convient également de faire rendre le maximum aux gros capitaux représentés par les navires.

(1) L'acre équivaut à 0 hectare 4047.

Les affluents de la Tamise ont permis d'établir au lieu de leur confluent des petits ports très actifs, les eaux se trouvant plus profondes à ces confluentes : Dowgate, à l'embouchure de la rivière Wallbrook, Queenhithe à celui de la rivière Lea, Billingsgate, etc.

d) Mouillage en eau profonde et calme.

Cette condition est remplie dans le port de Londres parce qu'il est abondamment pourvu de quais placés dans des criques à l'abri du courant, de wharves, mais aussi parce qu'il possède, comme on l'a vu dans le paragraphe précédent, un nombre élevé de bassins clos ou docks. Leur profondeur est en général suffisante à l'heure actuelle (10 à 14 mètres), mais il est à prévoir que de nouveaux approfondissements seront bientôt indispensables, étant donné la tendance actuelle à construire des navires de grande dimension et à fort tirant d'eau. Si ces travaux n'étaient pas effectués, les docks ne pourraient être visités par les gros navires. Il en résulterait des transbordements longs et coûteux, ou bien, les marchandises devraient être débarquées toujours plus loin du centre des affaires. Or, à l'heure actuelle, il y a déjà des commerçants qui trouvent que la plupart des docks sont trop loin de la Cité. Ceux qui en sont le plus rapproché, ceux de l'Île aux Chiens : West India dock, Millwall dock, Surrey dock, dock appelé « Docks de Londres », docks Sainte Catherine, ne sont ni assez profonds ni assez vastes. L'idéal, pour eux, serait un nouvel approfondissement du chenal de navigation et des docks actuels, et enfin leur agrandissement. Cela serait,

avouent-ils, entreprise difficile et coûteuse parce qu'il faudrait acheter des terrains bâtis; mais ce serait un sacrifice fécond pour l'avenir.

Les bassins clos constituent l'abri le plus sûr et le plus facile à accommoder aux besoins de navires. Ils ne risquent point de rompre leurs amarres par suite de la violence du courant ou de la force des marées. Une profondeur constante y est entretenue, et la coque des navires ne s'y abîme pas. Enfin, ils décongestionnent le trafic sur la Tamise. Le stationnement imposé autrefois aux navires par suite du manque d'emplacements pour le débarquement des marchandises était une cause de pertes pour les armateurs dont les gains sont proportionnels au nombre de transports effectués, comme pour les destinataires des marchandises, celles-ci pouvant s'avarier ou être volées par des « professionnels du pillage ». Or, suivant les chroniques, ils étaient légion. De plus, le mode d'agencement des docks permet de multiplier la capacité du port et de concentrer les arrivages sur des espaces relativement restreints.

e) *Disposition de vastes espaces où les navires peuvent aborder.*

Ils sont constitués :

a) Par les quais disposés le long de la rivière. Les quais sont surtout pratiques si les marées ne sont pas fortes. En effet, outre qu'ils nécessitent le dragage du lit de la rivière, l'établissement d'un mur de pierre (dont une partie sera exécutée sous l'eau) assez élevé pour n'être pas couvert par le flot de la marée ou les inondations, assez solide pour résister

à la pression et à l'ébranlement provoqué par la circulation des locomotives et des trains, des grues ou autres engins, est une entreprise onéreuse. Ces quais se déploient d'une façon discontinue sur les 69 milles de rivière placés sous le contrôle de la *London Port Authority*¹.

b) Par les nombreux embarcadères ou wharfs disposés perpendiculairement aux rives. Placés également sous la surveillance de la *London Port Authority*, ils appartiennent à des particuliers ou à des entreprises privées. On en compte environ 1.700.

c) Par les docks dont la plupart appartiennent en pleine propriété à l'Autorité du Port de Londres (Docks de Londres, docks de Sainte Catherine, dock des Indes Orientales, dock des Indes Occidentales, docks Millwall, docks Commerciaux du Surrey, docks Victoria et Albert, docks du Roi George V, docks de Tilbury). Etant aménagés à l'intérieur de chacune des 4 grandes boucles formées par la Tamise, cette disposition leur donne toute facilité pour avoir un débouché de chaque côté de la boucle.

Ces grands bassins, de construction relativement récente, ont grandement contribué à l'accroissement du port. Le premier de tous, le *West India dock*, a été achevé en 1805. Depuis cette date, en effet, le trafic du port n'a cessé d'augmenter dans des proportions qu'il n'avait jamais connues auparavant (192 % de 1815 à 1859, 250 % de 1859 à 1900). Il est vrai que la population de la capitale anglaise a suivi une progression non moins frappante :

(1) Un mille équivaut à 1 kilomètre 609.

En 1682 : 670.000 habitants.

En 1800 : 1.000.000 —

En 1861 : 2.800.000 —

En 1921 : 4.483.000 —

Ces chiffres s'appliquent au Comté de Londres et non au plus grand Londres.

D'un autre côté, l'activité des Compagnies de « marchands aventuriers » (*Compagnie de Moscovie* fondée en 1554, *Compagnie de la Baltique* fondée en 1579, *Compagnie du Levant* fondée en 1581, *Compagnie des Indes Orientales* fondée en 1599, etc.), qui avaient pour la plupart leur siège à Londres et bénéficiaient de l'appui du gouvernement et du droit d'exploiter des territoires d'outre-mer, portait ses fruits. Tout naturellement les produits acquis par elles, à la fois Compagnies de navigation et Compagnies d'exploitation de territoires, devaient affluer sur Londres. La maîtrise de la mer a ensuite permis aux armateurs anglais de devenir les transporteurs des autres nations, et Londres a longtemps bénéficié de son avance sur les autres ports des Iles Britanniques. A partir de 1830, du fait des plus grandes dimensions données aux navires et de leur coût plus élevé, de puissantes Compagnies d'armateurs se fondèrent à Londres : *Peninsular et Oriental*, *Cunard*, *White Star Line*, *British India Steam Navigation Co*, etc. Cette avance de Londres est, à vrai dire, partiellement rattrapée : par d'autres ports anglais plus à portée des foyers industriels ou des centres charbonniers, ou simplement revenus à l'activité du fait des chemins de fer; par les ports d'autres pays désireux de se passer d'intermédiaires. Le port de Londres reste

quand même le plus important parce que la ville constitue un gigantesque centre de consommation, parce qu'elle est un marché séculaire et un lieu de convergence des grandes routes et des Chemins de fer Anglais. Son rôle de marché sur une vaste échelle a fait du port un lieu de réexportation (environ 1/4 des importations de Londres sont réexportées, la proportion n'étant, pour Liverpool et Hull que de 1/7), et un centre financier dont l'importance égale sûrement et dépasse probablement celle de New-York.

Au début du siècle, divers projets ont été échaudés pour recevoir un nombre de navires plus élevé :

a) L'un d'entre eux consistait à faire venir sur les quais en rivière ou sur ceux des docks, les lignes de chemins de fer : C'est en effet une particularité de Londres que des allèges ou péniches (« barges »)¹ jouent le rôle des chemins de fer dans les ports continentaux. Elles assurent la liaison entre les bâtiments de mer et les magasins ou dépôts (Warehouses) du port et, d'une façon générale, font la cueillette pour en porter le produit d'un point à un autre. A n'importe quel point du port on est frappé par la diversité des marchandises accumulées, ce serait le chaos si les péniches n'assuraient l'unité en groupant des marchandises de même nature. — Ce système, a-t-on dit, qui avait fonctionné depuis des siècles, n'était pas si mauvais. De plus, l'arrivée au quai de chemins de fer était chose compréhensible et même indispensable pour un port qui est principalement un

(1) Il y en a 12.000 dans le port.

lieu de transit des marchandises destinées à l'arrière pays; mais tel n'était pas absolument le cas, le port ayant avant tout à satisfaire aux besoins d'une population d'environ huit millions d'habitants vivant sur les lieux.

b) Comme il n'y avait plus d'emplacement disponible sur la rive gauche, à portée du centre des affaires et que, par contre, il en existait sur la rive droite, certains proposaient la création de docks sur la rive droite; on ne voulut pas en entendre parler, les commerçants désirant avoir les marchandises à leur portée sur la rive gauche.

c) Faire de la Tamise un vaste dock en construisant à Gravesend une digue allant d'une rive à l'autre et qu'une écluse pourrait franchir. Des quais seraient aménagés sur les deux rives, venant s'ajouter aux 28 kilomètres de quais existant qui représentaient déjà environ £ 92 millions et absorbaient 40 % environ du trafic du port (navires de cabotage de petit tonnage apportant surtout du charbon et des marchandises venues du reste du pays). Ce projet grandiose fut considéré comme une folie coûteuse.

d) L'aménagement de quais riverains en eau profonde.

e) La création de longues jetées formant un angle aigu avec les rives et où les navires pourraient aborder.

Ces plans présentaient, à des degrés divers, des avantages, mais tous, sauf le premier, avaient pour inconvénient commun d'éloigner le trafic du centre des affaires. De plus, ils semblaient dirigés contre les docks existants.

Un fait demeurait certain : l'insuffisance de capacité du port. Les diverses solutions proposées avaient soulevé des polémiques passionnées, mais stériles. En 1908, M. Lloyd George, qui était président du Board of Trade, prit l'affaire en mains. Il obtint des crédits du Parlement et acheta les docks pour une somme de £ 23.000.000. Il en transférait en 1909 la propriété à une personne morale, la *London Port Authority*, dont nous avons parlé incidemment et sur laquelle nous aurons à revenir plus loin. Cette autorité est chargée de veiller sur les destinées du port et de faire entreprendre les travaux qu'elle juge nécessaires. Elle dispose de ressources financières fournies par des taxes qu'elle est autorisée à lever sur les marchandises débarquées, dans des conditions autorisées par le Parlement. Depuis qu'elle est en fonctions, elle a mis sur pieds un programme dont une partie est réalisée. Il consiste, dans ses grandes lignes, en la création de deux docks nouveaux, en l'agrandissement et l'aménagement plus rationnel des anciens, en l'approfondissement du chenal de navigation jusqu'au Pont de la Tour (Tower Bridge). Elle a mis tout en œuvre pour rapprocher les marchandises du centre des affaires.

Ayant ainsi passé rapidement en revue certains avantages du port et les moyens dont il dispose pour recevoir les navires, il est intéressant d'analyser maintenant le rôle de l'élément humain.

B) RÔLE DE L'ÉLÉMENT HUMAIN.

Si c'est la nature qui, la première, procure les moyens de satisfaire les besoins, le rôle des hommes n'est point passif. D'une part se manifeste l'action du milieu physique sur l'homme, d'autre part, l'action, ou la réaction de l'homme sur le milieu physique. Cette dernière peut se résumer dans les deux propositions générales suivantes :

a) L'homme cherche à satisfaire le maximum de besoins en profitant des avantages offerts par la nature.

b) L'homme cherche à éviter les désavantages engendrés par la nature, sinon à en limiter les effets ou à y porter remède en utilisant ses connaissances.

L'Angleterre a bien été favorisée sous certains rapports, mais, sans l'énergie de ses habitants qui ont à lutter contre un climat débilitant, elle serait restée dans sa brume à l'écart des autres civilisations. Au lieu de cela, ses habitants ont regardé vers le dehors pour bénéficier des avantages de l'extérieur et de ceux propres à leur pays.

S'étant engagés de bonne heure dans cette voie, il n'est que juste qu'ils en aient recueilli les bénéfices : prestige politique dû à la maîtrise des mers et à la possession d'un vaste empire d'outre-mer, prééminence commerciale favorisée par le développement judicieux de l'épargne et par une politique dont les directives sont inspirées par des intérêts commerciaux (politique de l'or et des métaux, politique de la laine, du coton, des denrées alimentaires, politique des combustibles et du pétrole, du caoutchouc, etc.).

A l'heure actuelle, la population des Iles Britanniques extrait 23 % des charbons, fabrique 13 % de la fonte du monde entier, fait tourner 36 % des broches qui filent le coton et possède 32 % des navires qui flottent sur les mers (proportion de 2/3 du tonnage à Suez et de 1/3 à Panama).

L'empire britannique renferme :

72 % de l'or du monde.

42 % de l'étain.

28 % du blé.

77 % de la laine¹.

Ce sont des résultats éminemment tangibles qui montrent l'importance du facteur humain dans le progrès économique extraordinaire de l'Empire Britannique.

Nous avons vu dans le chapitre I le rôle de l'élément humain dans la vie d'un port et ce que nous allons constater pour Londres n'est que l'illustration des considérations générales dégagées.

Nous nous trouvons ici en présence du plus puissant groupement humain, qui pivote autour d'un port non moins important. Entre ces deux propositions :

1° Les marchandises se rendent où vivent les hommes.

2° Les hommes se rendent aux lieux où ils sont certains de trouver de la matière consommable.

La réflexion nous porte à croire que, chronologiquement, la première est la plus exacte. Mais, au fur et à mesure que le temps passe, il n'en est plus tout à

(1) Extrait de la *Géographie universelle*, Tome I, page 1 in fine, *Les Iles britanniques* par DEMANGEON, Librairie Armand-Colin, 1927.

fait de même : Les hommes se déplacent vers les points où ils pourront se procurer avec le moins de peine les produits nécessaires à leurs besoins (alimentation, habillement, logement, chauffage, éclairage, etc.) et où ils pourront exercer leur activité sur des produits variés rassemblés sur un petit espace. Leur effort sera ainsi moins dispersé. L'effort dispersé sera fourni en partie par les gens de mer qui iront chercher des produits aux quatre coins du monde, en partie par des transporteurs terrestres. Ainsi se manifeste une première division du travail : les uns groupant les marchandises en un point donné, les autres profitant de cet état de choses en économisant du temps qui, autrement, serait perdu en déplacement coûteux. Ce temps et cet argent peuvent être consacrés avec plus de profit à la production.

Etant donné l'importance toujours croissante des arrivages, un nombre d'hommes toujours plus grand a été attiré. Le Roi Jacques I^{er} comparait déjà la capitale à un enfant hydrocéphale. A quoi donc la comparerait-il maintenant ? — Si Londres est une grande ville qui n'est comparable à aucune autre dans le Royaume-Uni, c'est qu'elle puise son sang et sa vie économique dans le commerce : avec les autres ports anglais (1/3 du cabotage du port étant fourni par la houille), avec les colonies et dominions anglais, et avec les divers continents. La grande capitale n'est pas absolument la fille du pays, elle est beaucoup plus celle du commerce international qui lui a permis de vivre et de se développer.

La ville est placée au centre de la région agricole par excellence de l'Angleterre (corn country) qui en

était autrefois la partie la plus peuplée, avant l'avènement de la vapeur et la véritable révolution industrielle qui s'en est suivie. Les hommes ont construit la ville sur la rive gauche de la Tamise, plus élevée et plus saine, et à la limite de la marée pour pouvoir établir plus facilement des ponts. L'élevage du mouton a été pratiqué de bonne heure dans cette région, et la laine a été un des premiers et principaux articles d'exportation (Staples). Le bassin houiller s'étendant de Douvres à Canterbury, encore peu exploité, changera peut-être prochainement les destinées de l'agglomération londonienne mais, en l'état actuel des choses, et pour éviter de payer des frais élevés de transports, la grosse industrie s'est transportée, comme nous l'avons constaté dans le chapitre précédent, sur des points plus favorisés en raison du voisinage des houillères. Ces mauvaises dispositions pour la grande industrie n'ont pu cependant étouffer toute industrie. Il existe dans Londres une foule de petits ateliers de confection, de corbonnerie, de sellerie, d'ameublement, de lingeries, des fabriques d'allumettes et de boîtes en carton. On a demandé moins aux ressources du pays et davantage aux produits venus de l'extérieur, qu'on a revendus au dehors à l'état brut ou après transformation; les bénéfices réalisés servent à acheter de nouvelles marchandises et à faire vivre une population toujours plus nombreuse. De plus, comme les salaires sont plus élevés à Londres que dans le reste de l'Angleterre, la ville attire à elle les meilleurs ouvriers de la province. De cette population toujours accrue, une partie est restée sur place et l'autre est

partie à la recherche de nouvelles sources de richesses (*Compagnies de Merchant Adventurers* de la seconde moitié du 15^e siècle).

En 1553 : Fondation de la *Compagnie de la Moscovie* dont le but était d'atteindre la Chine par le Nord-Ouest¹, mais dont l'expédition décimée en partie ou arrêtée par des difficultés diverses, dût limiter son activité à la Russie (Arkangel).

En 1558 : expédition en Perse de Jenkinson, agent de la même compagnie, pour y acheter de la soie grège.

En 1581 : Fondation de la *Compagnie du Levant* pour commercer avec les pays placés sous la domination ottomane, l'Egypte, la Perse et Chio. Elle procura à Londres des soieries, du malvoisie, de la rhubarbe, du muscat et autres vins, de l'huile, du coton, des épices, etc., et exporta des vêtements de laine et des cuirs. Cette compagnie ruina le commerce de Venise et de Gênes.

31 Décembre 1600 : La Reine Elizabeth octroie la chartre de la « *Compagnie des Marchands de Londres* trafiquant aux Indes Orientales », dont la première expédition partit en 1601 et revint en 1603 avec des masses de produits d'Orient.

1606 : Fondation de la *Compagnie de la Virginie du Sud* qui fonde Jamestown et crée une colonie, embryon des Etats-Unis.

1670 : Fondation de la « *Compagnie de la Baie d'Hudson* » dont le succès fait de Londres un grand marché de fourrures.

(1) CAPPER, The port et Trade of London, 1862.

Ces Compagnies, dont les équipages et les capitaux étaient londoniens, ne se sont pas confinées au négoce. Elles ont été le point de départ des grandes colonies britanniques, qui ont expédié vers la métropole des quantités croissantes de produits de toutes natures.

La quantité extraordinaire et la variété des marchandises débarquées ont donné à Londres une réputation universelle de richesse, qui exerce un véritable mirage sur les malheureux de la terre, qui espèrent y trouver une occupation et s'enrichir. Beaucoup d'exilés politiques se réfugient à Londres; au moment de la Révocation de l'Edit de Nantes, de nombreux protestants français s'y sont établis et ont apporté avec eux leurs industries (industrie de la soie, fabriques de papier et industrie du livre, etc.). Actuellement, Londres est l'objet d'une véritable invasion juive (juifs levantins et surtout juifs polonais ou russes), dont l'arrivée en Angleterre est favorisée par des organismes israélites qui ont des bureaux de placement à eux.

L'examen de vieux documents ¹ concernant les anciennes Compagnies à livrées de la Cité permet de se rendre compte que ce sont les négociants qui occupèrent toujours la première place : « Merciers, épiciers, drapiers, soupriers, marchands de poisson, marchands tailleurs, quincailliers, marchands de vin, etc. ».

Les chantiers de constructions navales occupaient de nombreux ouvriers quand les navires étaient construits entièrement en bois, mais, depuis l'utilisa-

(1) Stow, *Surveys of London*, 1598.

tion du fer ou de l'acier dans ce genre de constructions, les chantiers des bords de la Tamise jouent un rôle presque nul. Ce sont les chantiers du Nord-Est, ceux de la Tyne, de la Wear et de la Tees, profitant du voisinage de Newcastle et de Middlesborough, ceux de la Clyde, qui construisent de nos jours la quasi-totalité du tonnage britannique.

De tout temps Londres a travaillé surtout pour la consommation locale; on venait y acheter des produits de luxe, s'adressant à une clientèle surtout urbaine.

Dans son ouvrage : *Londres et les ouvriers de Londres* (1914), M. Pasquier note que si, de 1861 à 1891 la population a augmenté de 50 %, le nombre des marchands et employés de bureau a augmenté de 128 %, celui des employés de transport de 83 %, celui des manœuvres de 93 %. Ces trois catégories de salariés travaillent en réalité pour le commerce, et, à la fois, le font vivre.

Au cours de la même période, l'augmentation avait été de 23 % dans l'habillement, de 1,6 % dans l'ameublement, d'une proportion de 33 % pour les autres industries londoniennes considérées en bloc.

Pendant la période 1891-1901, la population a augmenté de 7,3 %; le nombre des merciers a progressé de 27 %, celui des employés de banques et des Compagnies d'assurances de 46 %, celui des charretiers de 35 %, celui des typographes de 6 % et celui des relieurs de 4 %. Le nombre des employés de brasseries est resté stationnaire. Au contraire un recul s'est manifesté dans certaines branches. Il a été de 12 % dans la chaussure. Une réduction sensible s'est également produite dans la chapellerie, la teinturerie,

la minoterie, la brosserie, l'horlogerie, la soierie, la verrerie. Ces divers reculs s'expliquent du fait que la concurrence des grandes fabriques ruine les petits ateliers. Les industries qui sont restées à Londres sont celles pour lesquelles le tour de main, l'habileté technique ou l'originalité de l'artisan, comptent beaucoup dans la valeur des objets livrés à la consommation. Les autres industries ont émigré vers d'autres points du territoire plus ou moins éloignés. C'est ainsi que des fabriques de chaussures où prévaut le travail mécanique prospèrent à Leicester et à Northampton. Enfin la fabrication des chapeaux de feutre a quitté Londres pour s'installer à Denton, dans le Lancashire et à Stockport dans le Chester¹. Les chapeaux de paille se fabriquent à Luton et à Saint Albans.

Il résulte de ces considérations que la partie active de la population, celle dont l'existence est liée directement ou indirectement au commerce maritime du port, est la plus importante (marins, agents des Compagnies de navigation, des Compagnies d'assurances maritimes, personnel chargé de la manœuvre des 12.000 allèges circulant dans le port, dockers chargeant ou déchargeant les navires, emballeurs, manœuvres, employés des divers modes de transports, douaniers, gardiens d'entrepôts, ouvriers des usines à gaz ou des Centrales électriques, en tout environ trois cent quatre-vingt mille personnes et, si l'on fait entrer en ligne de compte les personnes qui vivent sous leur toit, environ un million cent mille âmes.

2° Que les autres salariés de Londres ne sont pas

(1) BOOTH, *Life and Labour*, 2^e série, tome 3, page 32.

employés dans la grande industrie mais dans celles dont les produits répondent au goût d'une clientèle urbaine (habillement, ameublement, savonnerie fine, orfèvrerie, bijouterie, industrie du diamant concentrée à Hatton Gardens, verreries de Bethnal Green, brosserie fine, vannerie, imprimerie, sellerie, maroquinerie de luxe, ganterie, chapellerie de soie de Southwark, carrosseries de luxe, etc.) Le produit du travail de ces artisans est presque entièrement consommé sur place.

Ce phénomène se répercute dans le mouvement maritime du port dont les exportations représentent seulement 1/4 de celles du Royaume Uni alors que les exportations représentent environ le tiers. Cette tendance s'accroît de jour en jour : alors que la proportion en valeur des importations aux exportations était vers la fin du siècle dernier de deux fois et demi supérieure, elle l'était trois fois en 1913. Cette année-là : £ 396.000.000 aux importations et 132.000.000 aux exportations.

Malgré ce manque d'équilibre qui, s'il affecte la balance du commerce, n'affecte d'ailleurs pas la balance des comptes de Londres, la très nombreuse population de Londres, à laquelle il conviendrait d'ajouter celle des villes qui vient dans son orbite, telles que Newhaven, Folkestone, Douvres, Southampton et d'autres bourgs placés à une faible distance de ce qui est encore la banlieue de la capitale, constitue un foyer de consommation incomparable qui exerce une attraction peu ordinaire sur les vendeurs de tous les pays qui sont certains de pouvoir y placer leur marchandise; la saturation d'un marché aussi vaste étant difficilement réalisée.

Tout s'enchaîne : D'une part l'affluence des hommes

provoque un afflux de marchandises; d'autre part, cette affluence de marchandises, cause de compétitions entre vendeurs, attirera de nouveaux acheteurs qui entreront eux-mêmes en concours, etc.

A une demande croissante répondra une offre toujours plus importante. C'est ainsi que, petit à petit, le marché prendra de l'ampleur.

Les dons de la nature et l'activité intelligente des habitants ont permis à Londres de passer par ces diverses phases mais, pour pouvoir pratiquer le commerce, il faut disposer de moyens d'échange, autrement dit de capitaux; et c'est leur rôle dans la vie du port que nous allons maintenant analyser brièvement.

Rôle du Capital.

Nous en avons, dans le chapitre préliminaire, dégagé les données essentielles. Nous devons maintenant considérer certains aspects particuliers à Londres :

a) Disposition d'une flotte nombreuse et variée.

La marine marchande anglaise comptait en 1924 (celle de l'état libre d'Irlande étant exclue) 18.355 unités d'un tonnage net total de 17.716.435 tonneaux ¹. La même année, suivant le rapport annuel rédigé par l'Autorité du port de Londres, le tonnage net enregistré des bateaux entrant dans le port a été de 45.392.649 tonnes. Il a augmenté jusqu'en 1930 en faisant les progrès suivants :

(1) DEMANGEON, *Les Iles britanniques*, p. 287.

En 1925 : 47.064.975 tonnes.

1926 : 49.278.173 —

1927 : 52.576.755 —

1928 : 55.423.681 —

1929 : 57.578.355 —

1930 : 58.085.598 —

En 1931, il est tombé à 56.074.556 tonnes.

La valeur des importations, non compris le cabotage et les réexpéditions de marchandises entreposées, a été dans le cours de cette même année : £ 1.315.743.000 pour le Royaume Uni (1.701.566.086 en 1930).

Pour Londres, y compris Queenborough : £ 492 millions 401.000 (606.742.464 en 1930).

Ces chiffres nous montrent que plus du tiers en valeur des marchandises venant de l'étranger passent par Londres.

Les chiffres suivants, puisés dans le même rapport, nous permettent de juger l'importance du cabotage : Le total du tonnage net, enregistré à l'entrée et à la sortie (y compris le tonnage du port de Queenborough), sujet à des droits de tonnage de rivière (droit dont sont exonérés les caboteurs portant des grains à Londres, les bateaux de pêche, les bâtiments navigant sur lest et sans passagers, les bâtiments faisant la navette entre les rivières Medway et Swale, et une ligne partant de Yanlet Creek et aboutissant, du côté de la mer, à l'île de Canvey), a été, pendant la période 31 mars 1931 au 31 mars 1932 :

a) A l'entrée, et pour les navires provenant de l'étranger : 20.877.096 (21.607.847 pour la précédente période mars 1930-mars 1931).

b) A la sortie, et pour les navires se rendant à l'étranger : 10.689.828 (11.230.579 pour la même période 1930-1931).

c) Cabotage à l'entrée : 6.737.397, dont un tiers est composé de charbon, ceci malgré la mise en activité des houillères du Kent, à la porte de Londres ¹. Owen déclare que 9 millions de tonnes par an sont débarquées. (11.230.57 pour la même période 1930-1931).

d) Cabotage à la sortie : 2.485.657 (2.408.045 pour 1930-1931).

Le chiffre total du tonnage destiné à l'étranger est donc de 31.566.924 en 1931-32 (32.838.426, en 30-31) et celui du cabotage de 9.223.054 (9.419.594 pour 1930-31).

Il résulte de ces données que :

a) Londres est presque nécessairement le port d'attache d'environ un tiers de la flotte marchande Britannique.

b) Londres importe plus qu'elle n'exporte, qu'il s'agisse de commerce international ou de commerce de cabotage; cette situation s'explique par le fait que Londres n'est pas une ville de grande industrie et ne dispose pas, en conséquence, de marchandises lourdes. Elle a besoin d'une énorme quantité de produits alimentaires pour son immense population et de matières premières pour elle et pour les villes recevant par elle. Un tiers de ses exportations est représenté par ses réexportations qui comptent elles-mêmes pour 70 % des réexportations britanniques ².

(1) *London, the port of the Empire.*

(2) DEMANGEON, *Les Iles britanniques*, p. 243 et 290.

2° Aménagement du port.

Nous avons vu plus haut qu'un chenal avait été dragué le long de la Tamise pour donner libre passage aux navires ayant un tirant d'eau légèrement supérieur à 11 mètres. Des dragages continuels sont effectués pour approfondir ce chenal.

En 1931-1932 : 1.388.285 yards cubiques de matériaux¹ ont été retirés du lit de la rivière. La quantité de boue extraite des docks dans le même but pendant cette période a été de 1.388.285 yards cubiques). Un système perfectionné de signalisation indique les passages dangereux, les lieux où les navires peuvent passer, le niveau de la marée, etc.

Un organisme appelé *Trinity House* est chargé de l'entretien et de la surveillance de l'outillage de signalisation (Phares, bateaux phares, bouées simples ou lumineuses, indicateurs de marée) et de s'assurer de l'état du chenal de navigation. Il comprend un chef, un sous-chef, 31 frères aînés (*elder brethern*) et un certain nombre de frères cadets (*Younger brethern*). Les « aînés » siègent avec les juges de la Cour de l'Amirauté et y donnent leur avis à propos des accidents de navigation. De *Trinity House* dépendent aussi les pilotes, ils sont recrutés par examen subi devant les aînés parmi des personnes ayant longtemps navigué sur la Tamise. Un navire se rendant dans un dock doit en prendre trois à son bord. Un premier de Dungeness à Gravesend, appelé pilote de mer; un second de Gravesend au chenal du dock dans lequel doit pénétrer le navire; un troisième à

(1) Un yard vaut 0 m. 9143.

l'entrée du chenal du dock; ce dernier est appelé par dérision, pilote de boue (mud pilote).

Un certain nombre d'officiers de santé désignés par la corporation de la Cité de Londres sont chargés de constater les cas de maladies infectieuses pour isoler les malades. D'autres s'assurent, dans les docks et divers lieux de débarquement, qu'il n'y a pas de denrées alimentaires avariées. Ils ont pouvoir de les détruire et d'infliger une amende au propriétaire de ces denrées.

La police est assurée par deux services : la police de la rivière, branche de la police métropolitaine, qui dispose de canots automobiles rapides patrouillant jour et nuit entre la crique de Dartford et Teddington, et la police des docks, assurée par 800 agents qui montent la garde aux diverses issues des docks, et surveillent spécialement les quais et les entrepôts. Ils ont le droit de fouiller toute personne quittant les docks.

Jouissance d'espaces en eau calme.

Avant la création des docks et en raison de la profondeur insuffisante des abords des rives, les navires devaient souvent décharger en pleine rivière sur les péniches qui allaient ensuite débarquer les marchandises à l'endroit assigné par leur propriétaire. Il en résultait un long stationnement des navires, un encombrement de la rivière qui devenait une cause de gêne pour la circulation, provoquait de fréquents accidents, et une lenteur dans le débarquement qui facilitait les vols de marchandises.

L'approfondissement du chenal de navigation, et la création de jetées et de quais en eau profonde, ont remédié à cette situation. Nous avons déjà vu que le port de Londres dispose d'environ 1.700 wharves ou quais, et d'une dizaine de bassins clos; ses 12.000 péniches faisant fonction d'agents de liaison jouent, suivant le mot employé par les Anglais pour en montrer l'importance, le rôle de colonne vertébrale (backbone). Certains auteurs parlent encore de la *trinité* du port : Les quais, les docks, les péniches, pour en résumer les organes essentiels. La capacité de ces péniches varie de 50 à 300 tonnes.

L'Autorité du port de Londres a été créée en tout premier lieu pour remédier à l'insuffisance du port pour recevoir de gros navires. Chaque rapport annuel rend compte des améliorations apportées dans cette voie (approfondissement des chenaux de navigation, des bassins, création de quais, de hangars, de chemins, etc.) En 1907, en considérant une longueur de quai égale, Anvers pouvait recevoir un tonnage cinq fois supérieur, et Hambourg six fois supérieur.

Facilité de déchargement des navires.

Qu'il s'agisse des quais riverains, des jetées ou des quais des docks, les moyens de déchargement sont souvent considérés comme insuffisants. A peu près un quart des rivières seulement disposent d'un outillage hydraulique ou électrique, ou fonctionnent à la vapeur. Le rail ne va pas jusqu'au quai. Les docks sont mieux outillés bien qu'encore en retard; la plu-

part des grues utilisées sont susceptibles de soulever des charges variant entre une tonne et demie et deux tonnes. Il existe aussi des grues mobiles plus puissantes, capables d'aller chercher des marchandises loin dans les bateaux et de les déposer en un point déterminé. L'autorité du Port de Londres en a prévu 43 pour les seuls *docks Royaux*, les plus vastes du monde, les mieux outillés du port. On y peut procéder au déchargement de cent navires de gros tonnages en même temps, et le rail aboutit aux quais de ces docks. Un dépôt de chemin de fer situé à East Smithfield est en relations directes avec ces docks. Pour gagner du temps, on voudrait généraliser l'emploi de grues mobiles circulant librement sur le toit des hangars ou suspendues au rebord de leur toiture, ces hangars présentant autant que possible leur plus grande longueur parallèlement au quai.

On trouve à Tilbury des grues flottantes de 50 tonnes et les docks de ce nom sont également en liaison directe par le rail avec un dépôt de marchandises appartenant à la Compagnie de chemin de fer de Londres à Tilbury, et situé Commercial Road.

Le grain et les liquides sont déchargés au moyen d'appareils pneumatiques dont certains sont capables d'aspirer 500 tonnes de céréales à l'heure (Millwall dock) au moyen de véritables « dragues » qui versent les céréales dans des élévateurs terrestres ou flottants, ou dans des péniches. Environ un quart du blé destiné à l'Angleterre arrive par Londres.

Pour le chargement des navires, dans les cas où le rail parvient jusqu'au quai, une plateforme au-des-

sous de laquelle se tient le navire, permet de verser directement le contenu des wagons dans ses cales.

Les 12.000 allèges dont dispose le port sont également un outil de déchargement. 4/5 des marchandises des docks passent par elles¹.

Le *Royal Albert Dock* dispose d'un système de débarquement de la viande congelée tout à fait remarquable : Alors qu'il dispose d'un vaste bâtiment de réfrigération de cinq étages susceptible de contenir 250.000 moutons congelés, des escaliers mécaniques partant des quais, aboutissent aux navires frigorifiques et circulent à l'intérieur d'un véritable tunnel d'étoffe pour préserver la viande de l'air et de la poussière; les quartiers de viande, préalablement enveloppés d'un voile de gaze recouvert d'un sac, sont déposés sur les marches de l'escalier mobile. Elles sont recueillies sur le quai de la façon suivante : un rail mobile est placé sur le pourtour du hangar. Des chaînes terminées par des crochets y sont suspendues, et ces dernières passent juste au-dessus d'un employé placé au débouché de l'escalier. Il accroche les quartiers de viande, qui sont reçus plus loin par un autre employé chargé de les peser. Celui-ci attache une étiquette indiquant le poids et accroche à nouveau le quartier de viande, qui est dirigé sur un autre point du hangar où des journaliers le décrochent et le chargent sur le dos d'un troisième qui le porte dans un wagon frigorifique. Si la viande doit être expédiée par fourgon automobile, on procède de même sur un autre point du hangar. Pour juger convenablement l'importance de cet outillage, il

(1) OWEN, *Ocean Trade and Shipping*.

suffit de se rappeler que Londres reçoit 80 % des moutons congelés venant d'Australie et de Nouvelle Zélande, 60 % des viandes de bœuf congelé et 70 % des viandes de bœuf simplement refroidies destinées à l'Angleterre.

Facilités pour réparer les navires.

Il était facile d'amener assez loin sur le rivage un petit navire d'autrefois en profitant de la marée haute et de le peindre ou de le réparer entre deux marées. Il n'en est plus de même aujourd'hui et des bers, des grils, des cales sèches, des docks flottants sont indispensables. Le port de Londres ne paraît pas disposer d'une façon frappante de facilités de cet ordre si l'on songe à l'énormité de son trafic. Les bassins de radoub les plus importants sont :

1° les deux placés dans le voisinage du chenal d'entrée des *Tilbury Docks*. L'un reçoit les navires de petite dimension et l'autre les bâtiments de gros tonnage.

2° les deux bassins placés dans la partie Sud du *Royal Albert dock* et celui, très important, du *Dock George V*, ayant 250 yards de long sur 100 pieds de large et 35 pieds de profondeur.

3° Celui de l'extrémité occidentale des *docks de Londres* qui a 650 pieds de long sur 100 pieds de large.

4° ceux du *West India dock*.

5° celui du *Millwall dock*.

6° le petit bassin des docks commerciaux du Surrey (*Albion Dock*).

Les plus gros navires sont rarement mis en cale sèche à Londres. Liverpool est mieux outillé à cet égard.

Facilités d'emmagasinage et moyens d'évacuation rapides.

Les quais de débarquement doivent être rapidement dégagés dans l'intérêt des marchandises d'une part (pillage et détérioration), dans celui de la navigation de l'autre. Il existe en face des quais de rivière un nombre élevé de hangars, mais les magasins et entrepôts des docks ont une renommée universelle. On les appelle souvent « les caves d'Aladin du port de Londres ». Ils couvrent une superficie supérieure à 20 millions de pieds carrés¹. Si l'on songe que certains d'entre eux comportent cinq ou six étages, on peut se représenter leur capacité peu commune. Outre qu'ils décongestionnent les quais de débarquement et empêchent les marchandises de s'abîmer, ces magasins, ou entrepôts, constituent un lieu de dépôt idéal où les marchandises sont en sûreté. De plus, les droits de douane seront payés seulement au moment où elles sortent des entrepôts : Les négociants n'ont donc pas à en faire l'avance et peuvent choisir le moment le plus favorable pour effectuer le retrait des marchandises, les réexpédier sans payer de droits, ou en transférer, par endossement des titres de dépôt, la propriété à des tiers.

Les *docks de Londres* et ceux de *Sainte Catherine* disposent de grands bâtiments de six étages placés le long des quais et couvrant une superficie totale de

(1) OWEN, *The Port of the Empire*, 1914.

1.250.000 pieds carrés. Ils sont susceptibles de recevoir 200.000 balles de laine. Ces balles, enveloppées dans des sacs, sont soigneusement marquées à la craie, à l'encre ou avec de la peinture, et placées en un point déterminé du magasin. Des échantillons sont envoyés au destinataire. Celui-ci vendra la laine dans une des ventes aux enchères ayant lieu à Coleman Street. La laine à vendre est placée à l'étage supérieur où vient le mieux la lumière du jour parce que la toiture est en verre. La superficie de ces salles d'exposition est de huit acres. Elles peuvent recevoir environ quarante mille balles de coton à la fois¹. Un million de balles arrivent en moyenne par an au port de Londres.

Londres qui reçoit le quart des grains destinés au Royaume-Uni possède de grands greniers. Les seuls magasins du *Millwall dock*, véritables greniers de Londres, ont une capacité de 20.000 tonnes; quantité suffisante pour subvenir aux besoins de huit millions de personnes pendant une semaine.

Les caves des *Docks de Londres* et des *docks Sainte Catherine* sont un véritable labyrinthe. Dans la partie réservée aux vins se déroulent environ vingt mille de rails, 27.000 « pipes »² de vins peuvent y être logées. On trouve là des vins d'Espagne et du Portugal, des vins de Bordeaux, de Bourgogne, du Rhin, de Moselle, des vins d'Italie, d'Australie, d'Algérie, de Chypre, de Hongrie, du Cap, etc.

Les caves à eau-de-vie couvrent une superficie de quatre acres et demi et peuvent recevoir 120.000 fûts.

(1) Une balle pèse environ trois cents livres anglaises, soit environ 136 kilogs. L'acre équivaut à 0 Ha 4047.

(2) La pipe contient 572 litres et 79 centilitres.

Les caves annexées aux *docks des Indes Occidentales* ont une capacité d'environ 30.000 puncheons de rhum¹.

Les entrepôts des docks reçoivent chaque année la quasi totalité des livres étrangers destinés à la Grande-Bretagne (environ 500.000.000 par an).

Environ 50 millions de livres anglaises de tabac sont emmagasinées chaque année dans les entrepôts des docks. Le tabac américain arrive ordinairement dans des barriques contenant environ 1/2 tonne anglaise, soit 508 kilogrammes 324. A n'importe quelle période de l'année une quantité de tabac variant entre 40.000 et 50.000 barriques est en attente dans les entrepôts. Ce tabac vient principalement des Etats-Unis, des Antilles, des pays balkaniques, de Chine, de Sumatra, de Bornéo, du Japon, de Corée. Il en vient même de France (tabac à priser). Le tabac d'Orient arrive en balles dont le poids varie de 50 à 300 livres anglaises. Cigares et cigarettes sont déposés au grand entrepôt de Cutler Street; ils détiennent en permanence environ 16.500.000 cigarettes et 12.000.000 de cigares.

Les principaux entrepôts sont ceux du *Royal Victoria dock* d'une capacité de 160.800.000 livres de tabac. Le trésor perçoit, pour Londres seulement, environ £ 50.000.000 chaque année.

Dans le voisinage des docks commerciaux du Surrey, d'énormes quantités de bois sont entreposées (sapins et pins, pitchpins surtout). Ils sont rangés en piles de 6 mètres 50 de haut et proviennent du Canada, des Etats-Unis, des pays scandinaves et des pays riverains de la Baltique. Les bois durs (acajou, cèdre, noyer,

(1) Le puncheon contient 84 gallons, soit 370 litres 52.

bois de rose, bois satiné, teck, chêne, sequoia, lignum vitæ, bois de campêche, quassier, etc.) venus des zones tropicales de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud ou de l'Afrique, sont généralement déposés dans les *docks des Indes Occidentales* ou près des wharfs avoisinants. Le bois est empilé au grand air (64 acres y sont consacrées) ou placé dans des hangars selon le désir du propriétaire. Environ 1.500.000 tonnes de bois sont chaque année importées à Londres.

Plus des 3/4 du caoutchouc destiné à l'Angleterre et la quasi totalité de la production mondiale de gutta-percha et de gomme balata sont expédiés sur Londres. Ce caoutchouc est entreposé, pour la plus grande part, dans les magasins des *Docks de Londres*. Après inspection des feuilles de caoutchouc, on les met à l'abri de la lumière dans les caves.

Le sucre est déposé dans les entrepôts avoisinant les docks des *Indes Occidentales*, des *Indes Orientales*, de *Sainte Catherine*. En 1925 : 987.991 tonnes sont passées par ces entrepôts.

En plus des divers hangars, magasins et entrepôts situés en bordure des quais, des docks ou de la rivière, il existe de grands magasins dépendant de l'autorité du Port de Londres. Ils occupent un espace de terrain de cinq acres et les salles où sont déposés les produits couvrent une surface totale de 982.137 pieds carrés¹. L'un est le magasin de Cutler street, en pleine Cité, auquel il a été fait allusion plus haut en ce qui concerne cigares et cigarettes; l'autre, plus excentrique, appelé « Magasin de Commercial road », servant de dépôt pour les marchandises destinées aux docks de Tilbury ou en provenant. On peut voir dans le pre-

(1) Extrait de *The Port of London, yesterday and to day* par D. OWEN, directeur général de l'autorité du port de Londres, 1927.

mier des porcelaines de Chine et du Japon, du Bengale, des tapis d'Orient (Inde, Turquie, Chine), de l'ivoire travaillé, de la soie brodée de Chine, du Japon et des Indes (Bengale), des plumes d'Autruche, vendues au cours de six ventes publiques, des cigares de Havane, des Pilippines et de Burma, des cigarettes, des produits médicaux (Rhubarbe, ipéca, aloès, sal-separeille, etc.), de la vanille des Antilles et de l'Île Maurice, de l'ambre gris, de la civette, de l'ylang-ylang, des éponges, de la cire d'abeilles, etc. Le magasin de *Commercial road*, placé sur les étages supérieurs du dépôt de chemin de fer dont nous avons parlé plus haut, dispose d'une superficie totale de 358.000 pieds carrés. Il reçoit surtout le thé de l'Inde et de Ceylan.

Dans ces différents locaux dépendant de l'Autorité du port de Londres, des employés spécialistes nommés par elle procèdent au classement des produits par catégorie et par qualité, et manipulent parfois les marchandises pour le compte de leur propriétaire (échantillonnage, mise en bouteille, emballage, etc.)

Le port dispose donc de nombreux locaux pour emmagasiner une masse énorme de marchandises variées. Bède le vénérable, disait déjà de Londres qu'elle était un *emporium*, l'entrepôt et le marché des peuples nombreux qui s'y rendent par terre et par mer. Du fait de l'anéantissement des marines étrangères, qui assurait à la flotte anglaise le contrôle des Océans et de la colonisation britannique, Londres était devenu facilement l'entrepôt mondial des denrées coloniales, qu'elle redistribuait ensuite au monde entier.

Quand les marchandises ne vont pas dans les ma-

gasins ou entrepôts, le dégagement des quais est assuré : en première ligne, par les péniches du port qui ont rempli cette fonction pendant trop longtemps pour se laisser aisément détrôner par le chemin de fer; en second lieu par chemin de fer, quand il est matériellement possible au rail d'aboutir aux quais, ce qui est rarement le cas pour les anciens docks, mais arrive souvent pour les plus récents (Tilbury docks royaux), enfin par la route (voitures hippomobiles ou automobiles).

Ces moyens d'évacuation sont jugés insuffisants et chaque année apporte des améliorations : hangars nouveaux, développement du rail, plus grande extension des quais, péniches supplémentaires, élargissement des artères aboutissant aux quais, etc.

Les avantages inhérents à la grande métropole anglaise n'auraient pu être exploités ou accrus si elle n'avait pu disposer de puissants moyens financiers.

C'est par un processus curieux à suivre que Londres est devenu le grand marché mondial des capitaux. Ceux-ci sont le résultat d'une épargne judicieusement accumulée et employée pendant des siècles, du travail des artisans, du sens des affaires, de l'activité et de l'esprit d'entreprise de ses commerçants.

En 1922, on évaluait à £ 4 milliards les capitaux britanniques placés à l'étranger : 53 % en Amérique, 16 % en Asie, 14 % en Afrique, 12 % en Australie, 5 % en Europe. Près de 2 milliards de £ sont placés dans l'Empire : £ 580 millions au Canada, 445 millions en Australasie, 390 millions dans l'Inde, 455 millions en Afrique. Londres est le banquier de l'Empire. Ce sont des financiers de Londres qui ont développé la pro-

duction sucrière en Egypte et dans les Antilles anglaises, qui ont fait de l'Australie et de l'Afrique du Sud des producteurs de laine, qui ont lancé la culture du coton en Egypte et dans diverses parties de l'empire, qui ont développé la production de l'or au Canada, en Australie et surtout en Afrique du Sud. Le très réel contrôle des matières premières assuré par l'Angleterre, est rendu possible par la prodigieuse richesse de la Cité : contrôle des pétroles, du caoutchouc, de l'étain, de l'or, etc.

Les opérations de compensation effectuées par le *Clearing house* de Londres, portent annuellement sur plusieurs centaines de milliards de francs (environ 328 milliards de francs en 1909¹).

Du fait de l'incomparable masse de marchandises arrivant à Londres de provenance des plus diverses, des paiements y sont effectués en effets de commerce dans une mesure inconnue ailleurs.

Comme il existe un écart pouvant varier de 0,50 à 7 et 8 % et parfois davantage, entre les intérêts payés par les banques à leurs déposants et celui demandé à leurs débiteurs, une telle différence, compte tenu des risques, équivaut à la création d'un capital. Ce capital nouveau servira à commanditer des banques, des Compagnies d'assurances, de navigation, de chemins de fer, des entreprises industrielles ou commerciales nouvelles en Grande-Bretagne, dans les Dominions ou Colonies britanniques et dans le monde entier. Les capitaux investis rapporteront de nouveaux intérêts et ainsi de suite.

(1) Statistical abstract of the United Kingdom in each of the last 15 years from 1895 to 1909, ed 1910, p. 329.

Cette abondance de capitaux est éminemment favorable à l'industrie nationale parce que la concurrence entre prêteurs aura pour conséquence immédiate une diminution du taux de l'intérêt. Celui qui veut monter une industrie ou désire choisir le moment le plus favorable pour jeter ses articles sur le marché, ou continuer son exploitation en attendant des rentrées importantes de fonds, s'adressera au prêteur qui pose les conditions les moins onéreuses. La Banque permet donc la création d'industries nouvelles, ou le maintien des autres à des moments pénibles. Les banques de Londres rendent encore service à l'industrie britannique, en ce sens que les crédits consentis à l'extérieur servent le plus souvent à acheter de l'outillage en Grande-Bretagne (matériel de chemin de fer, de mines, appareillage électrique, installations téléphoniques, télégraphiques, radiotélégraphiques, matériel d'éclairage, moteurs à explosions, machines à vapeur, moteurs électriques, automobiles, camions, glaciers, navires, instruments de précision, outils en métal, etc., ou certaines matières premières : charbon, fer, sel, etc.). C'est ordinairement ce qui se produit dans le cas de prêts consentis à des pays neufs ou moins avancés industriellement.

Cette abondance de capitaux est encore favorable au commerce : le débiteur étranger cherche à se libérer de sa dette le plus vite possible en envoyant de grandes quantités de produits au pays créancier et à d'autres. Les bénéfices réalisés dans ces ventes le lui permettront. Le mouvement de marchandises ainsi créé donnera le jour à un marché qui attirera un nombre d'acheteurs d'autant plus élevé que la

masse des marchandises offerte sera plus importante. Ainsi se dessine un véritable cycle : les marchandises attirent des acheteurs nouveaux, qui attirent encore de nouvelles marchandises, qui attirent à leur tour de nouveaux acheteurs, etc.

Parallèlement à ces achats se développent naturellement les industries, les transports terrestres et maritimes et les Banques.

Sur la trentaine de grandes Compagnies possédant un tonnage net de plus de 100.000 tonnes, plus de la moitié sont britanniques. La flotte marchande britannique représente à elle seule les 2/3 du commerce extérieur : 105 millions de tonneaux sur un total de 175 millions de tonneaux. On doit considérer les transports maritimes comme l'une des industries les plus florissantes de Grande-Bretagne... Ce que l'armement maritime encaisse, constitue une richesse qui, au même titre que le revenu de capitaux placés à l'étranger, rend le monde tributaire de la Grande-Bretagne : elle a pu, par exemple, durant la guerre, en devenant le transporteur de ses alliés, récupérer en partie les dépenses de sa flotte militaire¹.

Il existe donc entre la Finance, l'Industrie et le Commerce une solidarité qui paraît éternelle.

Cette prééminence de Londres durera tant que des concurrents ne jouiront pas d'avantages plus grands. Or, bien que la position de Londres ait été très sérieusement battue en brèche, elle reste la première place financière du monde, un des plus grands entrepôts, sinon le plus important, enfin le plus imposant foyer de consommation qui existe actuellement.

(1) DEMANGEON, *Les Iles britanniques*, p. 288.

Cette primauté incontestable de la grande métropole anglaise est due également à la situation insulaire de la Grande-Bretagne qui en fait un pays difficile à envahir, Londres étant elle-même assez loin de la mer ; au fait que Londres est le grand marché mondial de l'or ; à la politique du gouvernement anglais qui facilite le commerce.

M. Chamberlain, dans un discours prononcé en 1896 à la Chambre de Commerce de Birmingham et dont la conformité aux idées anglaises de 1933 est telle qu'on pourrait le croire prononcé hier, disait : « Le commerce est le principal de tous les intérêts politiques, et ce gouvernement qui fait le plus pour augmenter notre commerce et lui donner des bases solides est celui qui mérite le plus l'approbation populaire ».

La politique extérieure de la Grande-Bretagne apparaît comme une série d'efforts, presque toujours couronnés de succès, pour ruiner la puissance maritime et coloniale des autres pays : l'Espagne, le Portugal, la Hollande, la France, ont essuyé sur mer et aux colonies des défaites dont les conséquences ont été de faire de l'Angleterre la maîtresse des mers et la première puissance coloniale du globe.

Le fameux acte de navigation de Cromwell (1651) réserve au pavillon britannique le monopole exclusif de toute importation en Grande-Bretagne de produits extra-européens. La première idée directrice était de ruiner la flotte marchande hollandaise, à ce moment la première du monde. La seconde idée était d'obliger indirectement les navires étrangers à emporter, en échange des produits apportés par eux,

des marchandises britanniques. L'histoire prouve que le premier de ces objectifs a été atteint. Le commerce extérieur, au contraire, a plutôt souffert. Il est vrai que l'Angleterre était à ce moment très protectionniste et qu'un tel régime, poussé à l'excès, peut arriver à suspendre les importations et, par contre-coup, les exportations.

Les actes de navigation de Charles II (1660-1663) assuraient à l'Angleterre le monopole du commerce avec ses colonies : Si les colonies pratiquent le commerce extérieur, c'est à l'Angleterre seule qu'elles doivent acheter; c'est encore à elle seule qu'elles doivent vendre leurs produits, exception faite des céréales, du bois et du poisson dont l'Angleterre n'avait, à l'époque, nul besoin. Cette politique a eu parfois des répercussions fâcheuses : la métropole laissait bien aux colonies une certaine liberté dans la gestion des affaires intérieures, mais son ingérence dans les questions financières et commerciales, acceptée dans les colonies où prédominait l'élément indigène, ne devait pas être aussi aisément supportée dans une « colonie blanche ». En 1774, le Congrès de Philadelphie décide qu'on n'importera plus de produits anglais et qu'on n'exportera pas non plus à destination de la métropole. Le 4 juillet 1776, l'Indépendance américaine est proclamée et, jusqu'en 1783, c'est la guerre pendant laquelle toute puissance industrielle ou commerciale perd, au moins provisoirement, des débouchés.

Pendant l'épopée napoléonienne, l'Angleterre étend ses relations bancaires en Afrique et en Asie et construit des vapeurs pour trafiquer avec le monde entier.

Le 27 juillet 1694, Guillaume III avait fondé la Banque d'Angleterre dont les billets ont perdu parfois de 2 à 29 % de leur valeur suivant la chronique. Après bien des tâtonnements (bimétallisme or et argent de 1275 à 1664, monométallisme argent de 1664 à 1717, bimétallisme or et argent de 1716 à 1816), l'Angleterre a adopté le Gold standard.

En 1846, au moment de l'adoption du libre échange par l'Angleterre, Londres était devenu, par l'effet de deux cents ans de politique de protection du pavillon national, un entrepôt mondial, et le rôle de *clearing house* joué par Londres est étroitement apparenté à ce fait.

Il semble que les trois crises de 1847, 1857, 1866, époques auxquelles la Banque a dû mettre un plus grand nombre de billets en circulation, soient la conséquence de la nouvelle politique. Un changement aussi radical de la politique commerciale peut bien avoir des répercussions s'échelonnant sur une vingtaine d'années, quand les moyens de paiement en numéraire ou en papier monnaie sont inférieurs aux besoins de la consommation. Le point de saturation est évidemment délicat à trouver mais, si plus de billets que n'en requiert le commerce sont mis en circulation, l'or gagne l'étranger et le papier reste dans le pays.

En matière financière, où l'élément psychologique a son importance, Londres inspire confiance parce que ses banquiers ne répugnent pas à exporter de l'or. En ce sens, on peut dire qu'un effet de commerce tiré sur Londres est en réalité de l'or. Ceci explique et justifie une politique des grandes banques d'Etat et des grosses institutions de crédit consistant à gonfler leur

portefeuille du plus grand nombre possible d'effets sur Londres. C'est aussi pour cette raison qu'entre pays n'ayant pas de relations directes continues, les règlements de comptes se font par Londres.

Les banques par actions (*Joint Stock Bank*) se sont beaucoup développées depuis le *Bank Act* de 1833 autorisant leur fondation à Londres. La première, la *Banque de Londres et de Westminster* est fondée dès 1834, en 1839, c'est l'*Union Bank of London*, suivie par bien d'autres depuis.

En 1775 : institution du *Clearing House* qui règle, en fin de journée, les débits et les crédits des banques au moyen de chèques sur la Banque d'Angleterre.

Ces banques ont érigé en principe de n'escompter que les effets de commerce représentés par des marchandises, un transport ou une opération commerciale; quand elles s'en écartent, elles prennent de 8 à 10 % d'escompte. Cette pratique attire naturellement les déposants et favorise le vrai commerce.

La plupart des grandes banques de Londres possèdent des succursales à l'étranger, notamment en Chine, aux Indes, en Afrique du Sud. Elles facilitent les transactions commerciales avec la métropole, lui faisant en même temps connaître les placements productifs et les ressources des pays où elles sont installées. Un grand prêteur inspire une admiration faite d'envie et de respect, et le prestige financier de Londres se fait plus grand à chaque emprunt consenti et aidé par les banques de la « Cité ».

Le *Stock Exchange*, fondé par Thomas Gresham sous Elizabeth, a contribué à faire de Londres un marché financier d'intérêt mondial, où toutes les grandes

valeurs sont cotées parce que les capitaux anglais sont placés dans le monde entier. Londres reçoit en conséquence la primeur des nouvelles de toutes natures susceptibles d'affecter le marché des capitaux. Le Stock Exchange est, pour cette raison, un véritable baromètre financier d'une sensibilité extrême.

Pour ces diverses raisons, les banques étrangères les plus importantes ont des succursales à Londres : Pour la France : le *Crédit Lyonnais*, la *Société générale*, le *Comptoir d'escompte de Paris*, la *Société du Crédit industriel et commercial*, le *Crédit foncier d'Algérie et Tunisie*, etc., pour l'Allemagne, et avant la guerre : la *Deutsche Bank*, la *Dresdner Bank*, la *Disconto Gesellschaft*, etc., pour le Japon : la *Yokohama specie Bank*, pour la Suisse : le *Swiss Bankverein*, etc.

Sur le terrain bancaire, comme sur les terrains industriel et commercial, l'Angleterre rencontre des concurrents, mais la situation de Londres en tant que centre financier semble ne pas être fragile malgré l'importance croissante de New-York depuis le début de ce siècle. De plus, ce marché financier semble bien avoir été plutôt instable en 1932-33.

Pour pratiquer avec succès des opérations financières, il ne suffit pas de disposer de nombreux capitaux, il faut encore avoir à son actif une certaine expérience, un sens judicieux des affaires, et ne pas faire remplir au crédit des fonctions pour lesquelles il n'est point fait.

Outre le Stock Exchange, Londres possède les plus importantes bourses du monde pour un certain nombre de produits et, par le libre jeu de l'offre et de la demande sur une vaste échelle, règle les prix pour

le monde entier. En conséquence de ce fait, elle règle aussi, dans une certaine mesure, la production mondiale.

Les plus importantes de ces institutions sont :

La Bourse de la *laine*, la plus importante au monde, située Coleman Street, dans la Cité.

La Bourse des *grains*, ou Corn Exchange, à Mark Lane.

La Bourse du *charbon*, ou Coal Exchange, située Lower Thames Street.

La Bourse des *métaux* : Whittington Avenue.

De grandes ventes de produits pharmaceutiques (camphre, ipéca, aloès, eucalyptus, opium, etc.) de thé, de plumes de parure, etc., sont effectuées dans les salles de vente de Mincing Lane.

Le Marché des *diamants* se tient à Hatton Gardens.

Celui des *nacres* et *coquillages* est à Queenhithe.

La Bourse des *fourrures* est à Lime street. Le *tabac* est vendu Fenchurch street.

Toutes ces bourses ou salles de vente sont situées sur la rive gauche. Seules sont situées sur la rive droite : la Bourse du *houblon* à Southwark, celle du *beurre et du lard* près de London Bridge, celle du *cuir* et de la pelleterie près de Bermondsey.

Enfin, la Bourse du *fret*, ou *Shipping exchange*, se tient à Billiter street, dans la cité. Nous en reparlerons plus loin.

Il convient de faire ici une mention spéciale du *Lloyd*, d'en étudier l'origine et le développement, et d'analyser son rôle multiple.

Au début du 16^e siècle, période à laquelle le grand commerce passe des mains étrangères dans des mains

anglaises, les capitaines des vaisseaux amarrés dans le voisinage de la cité et les marchands propriétaires de ces bâtiments, avaient pris l'habitude de se retrouver dans une auberge située rue de la Tour, appartenant à un sieur Edward Lloyd et réputée pour l'excellent café qu'on y servait. Ils en firent un club où, tout en appréciant l'arome délicat de cette boisson alors nouvelle, on parlait de l'état des navires, des risques de la navigation et d'affaires maritimes. Les marchands, jouant le rôle d'assureurs, écoutaient d'une oreille attentive ce que disaient propriétaires et capitaines de navires, et les négociants désirant assurer leurs marchandises contre les risques de mer étaient sûrs de trouver à une certaine heure des assureurs entre lesquels ils n'avaient qu'à choisir.

Encouragé par le succès, le club se transporta vers la fin du 16^e siècle dans le voisinage de la rue des Lombards, la rue des grands assureurs de Londres. Comme l'assurance se développait, les assureurs fréquentant ce local fondèrent une véritable association professionnelle qu'ils appelèrent *Association des Assureurs du Lloyd*. En 1696, une feuille de nouvelles maritimes paraît, à l'usage des seuls membres du club. Le gouvernement interdit cette publication.

Cette interdiction ne fit pas pâlir la réputation du « *Café Lloyd* », et la revue maritime parut à nouveau en 1726 sous le nom de *Liste du Lloyd* qu'elle a conservé depuis,

En 1774, l'*Association des assureurs du Lloyd* transféra son siège au premier étage du Royal Exchange mais garda son nom. Il y a toujours, dans les locaux actuellement occupés, des rangées de tables, comme

autrefois; mais on ne s'y asseoit plus en face d'une tasse de café parfumé. Elle est remplacée par des registres d'une lecture aride pour le profane, par les listes du Lloyd et les livres d'assurances.

En 1871, des privilèges spéciaux furent officiellement reconnus au Lloyd en matière de publication de nouvelles maritimes et la garantie des risques de navigation.

Le LLOYD en tant qu'organe d'informations maritimes.

Un comité exécutif (*Agency Committee*) dont font partie les grandes Compagnies d'assurances, désigne les quelques 1.400 correspondants du *Lloyd* à l'étranger. Il n'est pas un port important où le *Lloyd* n'ait un agent. Celui-ci peut être le représentant d'une compagnie de navigation, un banquier, un négociant honorablement connu, et parfois un consul, etc. Chaque agent possède un exemplaire identique de code chiffré pour télégraphier à l'organe central l'arrivée ou le départ d'un navire et des informations concernant les accidents survenus, les arrêts forcés, les naufrages, etc. Le contenu de ces dépêches est immédiatement communiqué aux souscripteurs du *Lloyd* (il faut, pour être souscripteur, déposer une couverture de 5 à 7.000 livres et fournir des garanties), à la presse dans certains cas. Elles sont placardées sur les murs du Lloyd dans un ordre rigoureux et toujours identique, les départs étant par exemple inscrits en caractères noirs, les arrivées en caractères bleus, et les accidents en rouge.

La liste du *Lloyd* est scrupuleusement mise à jour.

Plusieurs exemplaires sont placés sur des supports où les membres du Lloyd peuvent les consulter; en face du nom actuel des bateaux figurent tous les faits les concernant.

Le *Comité général*, appelé également le Comité du Livre ou encore « *le livre* » (the book), comprend 72 membres. Y sont représentés : des assureurs, des propriétaires de navires, des marchands, des constructeurs de navires et des ingénieurs. 26 sont délégués pour Londres par le Comité du Lloyd dont il a été question ci-dessus, et par la Société générale des propriétaires de bateaux; 10 membres sont désignés par l'Association des assureurs de Liverpool, l'Association des propriétaires de navires et la Chambre de Commerce de Greenock. Pour les autres ports, ils sont élus par les Associations de propriétaires de navires et les Chambres de Commerce.

Un *comité technique* de 15 membres, élus par l'institution des architectes navals (Naval architects) et constructeurs de navires de la côte Nord-Est, l'Institution des ingénieurs et constructeurs d'Ecosse, l'Institut du fer et l'Association des Maîtres de forges d'Ecosse.

Le Lloyd est un instrument de progrès naval parce qu'il n'inscrit sur ses livres que les navires remplissant des conditions très précises. Pour s'assurer qu'elles sont toujours observées, le Comité du Livre nomme dans les ports anglais et étrangers des techniciens contrôleurs qu'il ne faut pas confondre avec les correspondants ordinaires et qu'on désigne sous le nom de *Lloyd Register Surveyors*. Ces contrôleurs s'assurent, à l'arrivée d'un navire, que les règles po-

sées ont été observées et envoient des rapports à Londres. Rien n'oblige les constructeurs de navires à suivre les règles établies par le Comité du *Livre du Lloyd*, mais le résultat est le même : Les assureurs exigeront une prime d'assurance plus élevée du propriétaire de navire et du marchand qui l'utilise pour le transport de ses marchandises.

Le LLOYD et l'assurance maritime.

Le Lloyd n'est pas une compagnie d'assurances, mais un *groupement professionnel* d'assureurs, où chacun travaille pour soi et limite sa responsabilité à une somme déterminée et inscrite en face de son nom. Un assureur peut d'ailleurs être autorisé à signer pour d'autres. Il touchera pour cela en fin d'année une somme fixée d'avance. 150 assureurs en moyenne fréquentent le Lloyd.

Le courtier d'assurances voulant « placer un risque » porte sur une feuille de papier d'un format déterminé et appelé *Slip*, les indications voulues sur le navire et le montant de la prime offerte. Il place ensuite ce document sur la table d'un assureur. Parfois, celui-ci accepte d'emblée et signe pour lui-même et, le cas échéant, pour d'autres, en indiquant le montant pour lequel il s'engage et engage ceux qu'il représente. Parfois il consulte le registre ou l'index hebdomadaire du Lloyd. Il remet le slip au courtier qui devra quelquefois procéder plusieurs fois de cette façon pour couvrir la totalité des risques. Dans certains cas, il devra s'adresser, pour placer un reliquat, aux compagnies d'assurances qui ne sont pas mem-

bres du Lloyd. Quand tous les risques sont placés, le courtier remplit une formule imprimée plus complète, connue sous le nom de *Long slip*; les assureurs contrôlent son exactitude, en comparent les énonciations avec celles du slip, et chaque assureur établit une police d'assurance portant la date indiquée sur ce *Long slip* qu'ils initialent. Il arrive souvent que le courtier soit lui-même assureur. La réassurance est parfois pratiquée.

Tout risque peut être assuré au *Lloyd* (incendie, accident, décès, vol, etc.)

La procédure du paiement du risque à l'assuré est simple : Au cas de perte totale d'une cargaison, le marchand présente à l'assureur son connaissance, les factures et la police d'assurances. S'il s'agit au contraire d'une perte partielle ou d'avaries subies par un navire ou sa cargaison, le marchand — ou le propriétaire du navire — remet à un « expert conciliateur en avaries » (*Average adjuster*) tous les papiers. Celui-ci fait la réclamation après les avoir étudiés.

Avantages du registre.

L'expérience a prouvé qu'il convenait d'apprécier les risques maritimes d'après l'âge, le mode de construction, l'équipement, le nombre de traversées, l'entretien des navires, etc.

Les premiers registres devaient être tenus secrets. En 1779, pour lutter contre la faveur de fait accordée aux navires construits à Londres, les constructeurs de navires des autres ports fondèrent un co-

mité qui établit, lui aussi, un registre. Ce comité comprenait des assureurs, des propriétaires de navires et des marchands. En 1833, les deux Comités fusionnèrent. Ils publièrent un livre appelé le *Registre de la navigation Britannique et étrangère* ». En 1834, il s'appela « *Registre du Lloyd pour la navigation anglaise et étrangère* ».

La lettre *A* indiquait les vaisseaux de bois dont la coque était de première classe, et la lettre *I* désignait l'équipement le plus perfectionné.

Les navires en fer de première classe, contrôlés par le Lloyd, sont désignés par une croix, le chiffre 100 et la lettre *A*.

Plus de 7.000 bâtiments anglais, plus de 3.500 navires étrangers, sont inscrits sur les registres du Lloyd. Chaque année, plus de 800.000 tonnes de navires sont éprouvées avec leurs chaudières, leurs câbles et leurs ancres.

Le *Lloyd* remet à chaque membre deux copies du registre : l'une qu'il peut garder dans son bureau et l'autre qu'il laisse au siège de la société où il est mis constamment à jour. Le registre est divisé en 16 colonnes indiquant respectivement, en face du nom du bateau :

1°. — Le N° du bateau dans le registre, son N° matricule, son mode de désignation en code chiffré.

2°. — Le nom du bateau, celui de son capitaine, le contrôle spécial dont il a été l'objet.

3°. — Matériel et équipement, ancien nom du navire.

4°. — Tonnage net, tonnage brut, tonnage placé sous le pont (underdeck), tonnage net.

5°, 6°, 7°. — Renseignements divers permettant de classer le navire X : date du dernier contrôle, port où ce contrôle a été effectué, nombre d'années d'usage au delà de la date limite fixée, lettre indiquant l'état de l'équipement.

8° et 9°. — Renseignements concernant la construction et relatifs à la date de construction des machines et de la coque, au nom du constructeur et au lieu de construction.

10°. — Nom du propriétaire du navire.

11°. — Dimensions de certaines parties du navire.

12°. — Port d'immatriculation du navire et pavillon.

13°. — Précisions concernant les machines : nombre et diamètre des cylindres, longueur de course du piston, pression des chaudières, puissance nominale en chevaux suivant les définitions du *Lloyd* et les indications enregistrées au port d'attache, détails concernant les chaudières : grilles, surfaces de chauffe, etc.

14°. — Gabarit de franc-bord et par le travers.

15°. — Registre sur lequel il est classé s'il ne l'est pas au *Lloyd*; date de délivrance du certificat d'inscription du Ministère du Commerce.

16°. — Date d'examen du timon.

En plus des assureurs particuliers fréquentant le *Lloyd*, il existe à Londres de nombreuses Compagnies d'assurances. Elles ont pour elles une expérience de plusieurs siècles et de gros capitaux. Elles occupent un personnel nombreux et, en raison de leurs frais généraux, demandent en général des primes plus élevées. Pour pouvoir lutter contre la concurrence du

Lloyd, elles ont fondé un groupement : *L'Institut des assureurs de Londres*. Cet Institut tient de fréquentes réunions dont la plupart ont pour objet le minimum de prime à demander et le maximum d'avantages à consentir. Le représentant du groupement, son secrétaire, peut parler au nom de l'Institut et faire, le cas échéant, des représentations à l'Autorité du Port de Londres, au Ministère du Commerce, etc. L'Institut fait également adopter des clauses nouvelles par tous ses membres à l'unanimité. Les assureurs du Lloyd sont amenés à les adopter aussi. Enfin *l'Institut des assureurs de Londres* est en relations avec celui de Liverpool et celui de Glasgow. Cet organisme permet donc, dans une large mesure, l'unification des systèmes d'assurances et des règles générales à observer.

Le Lloyd compte peu de rivaux dans le monde; les deux principaux sont :

1° La *Société Britannique pour la surveillance et l'enregistrement des navires* (British Corporation for the Survey and Registry of shipping), simple organe de classement des navires fondé à Glasgow en 1890 dans l'intérêt des propriétaires de navires.

2° Le Bureau *Veritas*, fondé à Anvers en 1828, véritable société internationale dont le but est de fixer, pour les navires des limites de chargement. Le Bureau *Veritas* a un Comité à Londres. Il publie une liste de tous les navires de commerce importants du monde, classés ou non. Environ 3.000 vapeurs y figurent et autant de navires à voiles.

Du fait que Londres a été de bonne heure un centre d'assurances, elle est devenue facilement, pour

ce genre d'opérations, un véritable marché qui exerce son attraction sur le monde entier grâce à la rapidité des moyens de transmission de la pensée. Par exemple, un grand nombre de caboteurs américains et de bâtiments navigant sur les Grands Lacs, sont assurés à Londres. Cette place centralise près des 3/4 des assurances maritimes du globe.

Le Baltic.

Il existe pour le fret ce qui existe pour les assurances et cet organe est connu sous le nom de *Baltic*. Il puise également son origine dans un café. Il y eut d'abord le « *Jérusalem* » également fréquenté par des gens de mer venus du Levant, puis le café « *Virginia et Baltic* », établi Threadneedle street où « parviennent les nouvelles de l'Angleterre et de l'étranger, et où les paquets destinés à la Virginie et aux pays de la Baltique ou en provenant pouvaient être remis ».

En 1892, un établissement rival fut fondé Billiter Street, prenant la succession du « *Jérusalem* ». Il fut fréquenté par les marchands d'Australie et des colonies. Le résultat de cette rivalité fut leur fusion en 1900. Le nouvel établissement, au capital de £ 200.000 s'installa à *St Mary Axe* sous le titre de « *Baltic Mercantile and Shipping Exchange Ltd* ».

Le groupement compte environ 2.500 membres de toutes les nationalités, recrutés parmi les propriétaires de navires, les armateurs, les marchands de céréales et de bois, de charbon, de pétrole, etc., les propriétaires de quais, divers acheteurs et vendeurs, etc.

Celui qui a besoin de transporter ses marchandises trouve un affréteur et inversement. C'est là le domaine d'activité des courtiers maritimes. Ils font des combinaisons pour qu'un navire ne circule pas à vide, s'assurant par exemple un chargement de charbon au départ d'Angleterre et un chargement de bois au retour.

Des arbitrages y sont pratiqués concernant la valeur des produits transportés.

Les facilités de communications télégraphiques donnent à un organisme de cette nature un champ d'action pratiquement illimité et les « *tramps* », ou navires vagabonds appelés parfois aussi les « *seekers* » (ou chercheurs) recrutent de nombreux clients au *Baltic*.

Sauvetage des navires : Deux grandes sociétés siègent à Londres : *L'association de sauvetage de Londres* et *L'association pour la protection des intérêts commerciaux en ce qui concerne la propriété naufragée et abimée*. Ces deux sociétés sont l'œuvre des assureurs. Elles disposent de pompes et de bateaux-pompes en Angleterre et même au dehors, les plaçant aux endroits les plus exposés et concluent des contrats avec les propriétaires de navires de sauvetage anglais et étrangers. Ce sont donc des organismes étendant des ramifications dans l'univers entier.

*
**

Nous avons ainsi passé rapidement en revue quelques gros avantages du port de Londres. Les uns tiennent à la nature (Situation en face d'un foyer

d'activité économique intense et sur une route fréquentée, sécurité, fortes marées remontant une rivière d'accès facile, communications aisées par route ou par canaux, etc.). Malgré ces avantages réels offerts par la nature, il n'en est pas moins vrai que le port est l'œuvre des hommes qui ont dépensé leur activité et leur énergie de façon féconde et ont pu, en regardant outre-mer, édifier un port où se concentre un peu de l'activité de toutes les nations. C'est ce qui en a fait la grandeur et la richesse, richesse qui engendre toujours de nouvelles richesses. Cette prééminence, œuvre des hommes, est aussi l'œuvre du temps. Elle s'est dessinée par apports successifs, et c'est cette progression dans le temps, que nous allons brièvement examiner maintenant.

CHAPITRE III.

Aperçu sur l'Histoire du Port.

Un lieu suffisamment éloigné de la mer pour être à l'abri des attaques maritimes, situé dans une région peuplée, sur une rivière profonde que des marées régulières permettent de remonter fort loin, en communication avec une zone étendue, grâce à la Tamise, à ses affluents, et à d'autres cours d'eau circulant dans son voisinage, à portée de l'Europe du Nord et de l'Europe Occidentale, était favorablement placé pour devenir un centre de distribution régional et même international.

Il semble que des sentiers nombreux, suivis par les pionniers du Commerce, aient parcouru, bien avant l'invasion romaine, l'Angleterre de l'Est et du Sud-Est, plus peuplée que le reste du pays¹. Ces trafiquants troquaient des armes, des ornements de bronze et des fourrures, contre des métaux, du sel, des poteries, des silex taillés et autres marchandises locales. Quand les marins se hasardèrent à franchir la Manche dans sa partie la plus étroite, les routes continentales du commerce se continuèrent naturellement à travers la Grande-Bretagne, réputée surtout pour la laine de ses moutons, ses peaux et les

(1) D^r HUNTER, *Great History of London*.

métaux qu'elle renfermait : routes de Douvres, Lyne ou Richborough à Canterbury sur la Stour. De ce carrefour partait une route vers Londres, qui franchissait la rivière Medway à Rochester, la Darent à Dartford et la Gray à Crayford. Les Romains construisirent de grandes routes : Londres à Colchester, Lincoln, Wroxeter et Dorchester.

Les forêts, les accidents de terrains, les nombreux marécages, constituaient autant de difficultés à vaincre; mais les cours d'eaux représentaient le principal obstacle. Aussi, quand à un lieu donné de l'intérieur, les abords d'un cours d'eau n'étaient point marécageux, et si celui-ci était guéable pratiquement en toute période de l'année, des sentiers convergeaient sur ce point favorisé, faisant bien vite de lui un nœud important de communications. Les usagers de plusieurs sentiers se trouvant groupés sur ce point, il était nécessairement plus fréquenté que n'importe quel autre emplacement en bordure d'une seule route.

Les voyageurs désirant s'y arrêter, ayant besoin d'un abri et de nourriture, une auberge naissait pour peu que le pays présentât des ressources et disposât d'eau potable. D'autres suivaient l'exemple, et des pêcheurs, des chasseurs, des cultivateurs, y apportaient leurs produits. Ensuite s'y installaient des artisans de plus en plus spécialisés, chaque apport d'éléments nouveaux suivant le mouvement du trafic et le facilitant, parce qu'on se rend plus volontiers où l'on sait trouver diverses commodités. Si ce lieu de croisement et de passage se trouvait en même temps être le premier depuis l'embouchure d'une rivière et si, à proximité,

celle-ci était large et navigable, un port s'établissait; la zone desservie par les routes dont l'agglomération était le carrefour, jouirait de facilités pour recevoir, par le port, ce dont elle aurait besoin et, inversement, pour écouler au dehors ce dont elle pourrait disposer. Ces avantages devaient attirer de nouveaux habitants dans l'agglomération et accélérer son développement.

Comme ces carrefours présentaient une grande valeur stratégique, un château-fort était élevé pour en défendre l'accès (Castra, déformé par la langue locale est devenu « caster » ou « chester », d'où des noms comme Lancaster, Rochester, etc.). D'autre part, de nombreux bourgs anglais, situés aux abords d'un gué (ford) ou d'un pont (bridge), ont les mots « ford » ou « bridge » intégré dans leur nom (par exemple Oxford, Cambridge, etc.).

L'examen des chroniques anciennes et celui de la vieille carte de Sellers de 1680 nous apprennent que la Tamise était autrefois beaucoup plus large qu'aujourd'hui et que plusieurs routes venant soit du Nord, du Nord-Ouest, du Nord-Est, soit du Sud, du Sud-Ouest ou du Sud-Est aboutissaient à l'emplacement actuel du Pont de Londres. La ville, avec ses remparts, était bâtie sur une colline dominant la rive gauche de la Tamise, et, en celtique, *Llyn Dun* veut dire le château-fort, ou la position retranchée sur la mare (*Llyn* signifie lac, étendue d'eau, ou mare). Aujourd'hui encore, les Londoniens appellent fréquemment leur rivière « *The Pool* », ou « la mare ». — Le lit de la Tamise s'est rétréci et approfondi sous l'action des hommes. Ceux-ci ont conquis du terrain sur l'eau pour le transformer en pâturages¹. L'ap-

(1) D. OWEN, *Ocean Trade and Shipping*.

profondissement qui en est résulté, s'il n'était pas le but recherché, a tout de même facilité la navigation. Le transport des grosses cargaisons, par voie d'eau, même à l'intérieur des terres, revient meilleur marché que n'importe quel autre mode de transport.

Si la « rivière de Londres » a dû être utilisée d'assez bonne heure pour la navigation, il semble qu'il n'ait pu s'agir alors que de transports locaux (bateaux de pêche, marchands, passagers, etc.). La traversée de la Manche a d'abord été effectuée aux endroits les plus resserrés ¹.

César, que des marchands gaulois avaient précédé dans cette voie en fréquentant des ports du Kent, s'embarqua à Boulogne (Portus Itius) et débarqua aux abords de Douvres. Il fut frappé par la population et le nombreux bétail.

Il est délicat de déterminer à quel moment précis la « rivière de Londres » a été fréquentée par des bâtiments de mer.

En 61, Tacite employait pour Londres les termes suivants : « *Copia negotiorum et commeatum maxime celebre* ». Le *British Museum* de Londres possède dans sa collection une carte dessinée vers l'an 140. Elle mentionne *simplement* l'embouchure de la Tamise, et place Londres loin de toute rivière. Faut-il penser que la Tamise n'a pas été mentionnée parce que, ne portant pas de navires de mer, elle n'en avait pas été jugée digne ? — La carte est très rudimentaire et des inexactitudes assez sérieuses peuvent y être relevées. Après César et Tacite, le premier écrit découvert faisant état du port de Londres remonte

(1) M. Rice HOLMES, *Ancient Britain*.

à l'an 604. A cette époque, Bède le Vénérable en parle comme « marché de plusieurs nations qui s'y rendent par terre et par mer ». Il est probable que les premiers bâtiments de mer qui ont fréquenté le port de Londres sont venus du Nord : Allemagne et Pays-Bas; les commerçants de Bretagne et de Normandie fréquentant de préférence les ports maritimes précités. En interprétant dans un sens large ce qu'écrivit Tacite, le port de Londres serait donc vieux de plus de 2.000 ans; de plus de 1.633 ans si on en fait seulement remonter l'existence au temps de Bède le Vénérable.

L'histoire économique du port de Londres, depuis longtemps capitale et siège d'une Royauté qui a pu prétendre à la couronne de France, est intimement liée à son histoire politique. Plutôt que de diviser ce chapitre en autant de périodes qu'il y a eu de souverains, ce qui serait faire simplement œuvre chronologique, nous croyons préférable de grouper certains traits d'ordre économique autour de grands faits historiques d'importance générale. L'histoire du port nous semble graviter autour des principaux événements suivants :

En 55 avant Jésus Christ : Invasion de l'Angleterre par Jules César qui franchit la Tamise près de Londres (probablement à Staines). Cette invasion fait connaître au monde romain les ressources du pays.

En 43 après Jésus Christ, nouvelle invasion romaine : Aulus Plautius, envoyé par l'Empereur Claude, fait la conquête du pays. Il franchit la Ta-

mise à l'emplacement actuel du Port de Londres. Les Romains restent jusqu'en l'an 408.

En 883, Londres est prise aux Danois par le Roi Alfred.

Entre 900 et 950, des marchands de vin de Rouen s'établissent à Dowgate. Des commerçants flamands et Génois s'installent à Londres.

En 1066, Guillaume le Conquérant prend possession de Londres et octroie une charte à la ville.

En 1236, les marchands de la Hanse sont autorisés à faire des opérations commerciales en gros, à avoir un magasin à eux et à exporter la laine.

En 1568 : Réaction contre les commerçants étrangers qui sont évincés. Fondation de la première compagnie de commerce britannique (Compagnie de la Moscovie).

En 1585 : Mise à sac et incendie d'Anvers par le Duc de Parme. Londres y gagne ce que perd Anvers.

En 1696 : Construction d'un dock à Rotherhithe.

En 1705 : 1335 navires, venant de ports étrangers et représentant un tonnage de 157.000 tonnes fréquentent le port ¹.

En 1794 : 3.633 navires ², ayant un tonnage de 620.000 tonnes fréquentent le port.

En 1799 : Autorisation accordée par le Parlement aux Marchands des Indes Occidentales de construire un bassin clos.

1805 : Inauguration du *Dock de Londres* suivie de beaucoup d'autres.

(1) Extrait de « *The Port of London yesterday and to day* par D. OWEN, 1927.

(2) Loc. cit.

1815 : Apparition du premier bateau à vapeur sur la Tamise.

1900-1902 : Une commission royale d'enquête étudie la condition du port.

1908 : « *Port of London Act* » : Une personne morale, l'*Autorité du Port de Londres*, est chargée d'administrer le port et de réformer. La propriété de la plupart des docks lui est transférée. Commencement d'une ère nouvelle où l'on aperçoit les résultats de l'activité du port de Londres, et qu'on peut considérer comme le début de la période actuelle.

Ces principaux événements d'ordres divers affectant l'histoire du Port sont d'importance inégale. Les uns sont d'ordre politique, mais ont exercé une action notable sur la vie du port; les autres sont d'ordre proprement économique, comme l'avènement de la vapeur, la construction de canaux et de bassins clos. Certains faits peuvent être d'ailleurs d'intérêt mixte, comme la création de l'autorité du Port de Londres répondant :

1° à un but d'ordre national : le maintien en bonne forme d'un port jouant vraiment un rôle important dans la vie de la nation.

2° à un but économique : le bon fonctionnement d'un rouage commercial important au point de vue de la consommation, de la production et de la distribution.

Tout essai de division en périodes est nécessairement arbitraire, mais il n'en est pas moins vrai qu'à un moment donné les événements qui se produisent, les idées qui ont cours, sont orientés dans un sens déterminé : tendances au classicisme ou au roman-

tisme en littérature, en peinture et en musique, protectionnisme ou libre-échangeisme en matière commerciale, prédominance de l'initiative privée ou ingérence de l'Etat dans le domaine social, etc., etc.

Il est donc possible d'adopter, en tenant compte des tendances générales, une certaine division de l'histoire du port en périodes. L'une de celles-ci peut sembler plus décisive que la précédente, soit parce que les données de l'histoire la concernant sont plus complètes, soit parce qu'un plus grand nombre d'événements se sont réellement déroulés tels, par exemple, l'augmentation de la population du simple au triple, les conséquences d'une guerre, d'une révolution, de l'invention d'une machine ou d'un procédé, de la découverte de territoires, d'une législation nouvelle, etc.

Ceci étant posé, l'histoire du port pourrait être divisée en six sections :

1° Epoque pré-romaine et romaine se terminant en 408 par le départ des Romains.

2° De 408 à 883 : La ville est l'objet de luttes diverses.

3° 883 à 1066 : Période d'organisation et d'ordre favorable au commerce, commençant avec la prise de Londres par le Roi Alfred et finissant avec l'avènement de Guillaume le Conquérant.

4° 1066-1568 : Au début : mainmise des commerçants étrangers, ceux de la Hanse surtout, sur le grand commerce. A la fin, élimination des commerçants étrangers.

5° 1568-1802 : Période au cours de laquelle se fondent les grandes Compagnies; Londres gagne une prédominance marquée du fait de l'activité de ces

dernières, de la ruine d'Anvers, de la politique des actes de navigation, de la défaite des rivaux maritimes (Portugal, Espagne, Hollande, France). Cette époque prépare la suivante, la plus prospère, peut-être, qu'ait connue le port.

6° 1802-1908 : Ere des *docks* s'ouvrant en 1802 par l'inauguration du *West India Dock*, suivi en 1805 par le *London dock*, en 1807 par l'*East India Dock*, etc. Généralisation de la vapeur comme mode de propulsion des navires, fondation des grandes banques, trafic progressant dans des proportions telles que tous les travaux exécutés sont jugés insuffisants. En 1900, nomination d'une commission royale d'Enquête qui conclut à l'insuffisance du port. Ces constatations devaient nécessairement amener les intéressés à réorganiser et réformer. Ceci aura lieu au cours de la période suivante qui sera étudiée dans le chapitre IV, consacré au port dans son état actuel et où sera traitée sa fonction, telle qu'elle apparaît d'après les derniers documents parus.

SECTION I.

Epoque préromaine et romaine.

Nous avons vu au début de ce chapitre une explication du nom de Londres qui a l'avantage de répondre à une réalité historique et géographique. Certains historiens ont vu dans le mot « *Londres* » une déformation de *Llong dun*, ce qui veut dire *bateau fort* ou *bâtiment de combat*. Cette explication nous paraît moins satisfaisante que la précé-

dente que corrobore l'état des lieux. Toute ville abritant des navires armés pourrait s'appeler « bateau fort ».

On a encore fait dériver Londres de Londinium, ce nom venant d'une famille Londinum à qui aurait appartenu un château-fort sur la colline. Ceci nous paraît peu plausible : les habitants d'un lieu prenant plutôt le nom de ce lieu que ce lieu le nom de ses habitants; en France, par exemple, il y a des Duchêne, des Dubosc, des du Moulin. Ils ont puisé leur nom dans la situation de leur habitation établie par exemple près d'un beau chêne, à l'orée d'un bois, sur un moulin.

D'autres ont voulu puiser l'origine du mot *Londres* dans le nom d'une divinité, *Nodens*, ou *Lud*, Dieu de la mer, auquel un temple avait été dédié à Lydney sur la Severn¹. Cette explication nous apparaît comme une hypothèse ingénieuse.

D. Owen, dans son ouvrage *The Port of London yesterday and to-day*, écrit qu'il est souvent question de Londres dans de vieux textes romains appelés « *Mabinogion* ». Une des histoires se référant aux époques les plus reculées raconte comment le Royaume de l'île de Bretagne tomba entre les mains de Llud qui régna dans la prospérité, reconstruisit les murailles de la ville et l'entoura de tours. Bien qu'il possédât plusieurs châteaux et des villes, il préférerait celle-ci; pour cette raison elle fut appelée *Caer Lud* ou *Caer Lundein*. De nouveaux occupants en auraient fait Lundein ou Lwndrys. Selon Geoffrey

(1) Cf. RHYS, *Celtic Britain*.

de Mammouth, ce roi Lud aurait été enterré à l'emplacement de la porte dite Ludgate.

Sir Lawrence Gomme déclare que, selon une tradition galloise, la ville aurait existé de bonne heure, avant l'occupation romaine.

Le Docteur Rhys¹ ne croit pas non plus que Londres ait été fondée par les Romains, d'une part parce que la ville aurait pu conserver le nom d'Augusta, qu'elle eut pendant l'occupation romaine, d'autre part parce que divers objets ont été trouvés sur le site actuel de Londres, notamment des pièces de monnaie à l'effigie de Cunobelin (King Belinus), enfin parce que, de 43 à 61, un simple camp n'aurait pu devenir la *cité* dont parle Tacite.

Certains trouvent significatif qu'à l'origine des temps historiques de l'île, à l'emplacement de Londres, se trouvât un petit plateau légèrement surélevé et entouré par la forêt, la rivière et des marécages. On trouve en effet dans toute l'Europe des vestiges de retranchements sur des collines; or, la Grande-Bretagne a été détachée du continent européen.

« Les archéologues nous disent que ces retranchements appartiennent chronologiquement à une période embrassant l'espace de temps compris entre l'âge néolithique et l'occupation romaine inclusive² Pendant les âges successifs de la pierre, du bronze, du fer, la Grande-Bretagne a été occupée par des hommes néolithiques remplacés par des Gaels, remplacés eux-mêmes par des Bretons. Une évolution parallèle dans le genre de vie se produit pen-

(1) Celtic Britain, vol. I, page 32.

(2) D. OWEN, ouvrage cité, page 2.

dant cette période : Les chasseurs et nomades se fixent et deviennent des agriculteurs. Ils se groupent dans des agglomérations qui, toutes proportions gardées, méritent déjà le nom de bourg. Il paraît en tout cas certain qu'au moment de l'arrivée de César, l'Angleterre du Sud jouissait d'un certain degré de civilisation. Les champs étaient cultivés, on pratiquait l'élevage du bétail, des objets de consommation courante étaient fabriqués, la monnaie existait, des sentiers ou des chemins reliaient entre eux les plus importants établissements humains. Certains prétendent que les routes romaines ont été construites sur ces sentiers établis par les indigènes.

Selon Ch. Capper¹, les Carthaginois auraient de bonne heure envoyé des bateaux en Cornouaille, et les Vénètes habitant, selon Strabon², la Belgique actuelle, trafiquaient avec l'Angleterre du Sud. César détruisit leur flotte, massacra leur Sénat et vendit les survivants comme esclaves³.

Les marchands du continent apportaient de temps à autre leurs marchandises (ivoires, colliers, objets en verre, ambre, etc.) dans les ports du Kent (Lympne, Douvres et Richborough) et emportaient du blé, du bétail, des chiens de chasse, de l'or, du fer, de l'étain, du plomb.

La place fortifiée de Verulam, près Saint Albans, capitale de Caswallon, chef des tribus de l'Angleterre du Sud-Est, était le lieu où aboutissait la route commerciale venant de ces ports côtiers. Cette route franchissait la Tamise à Westminster.

(1) *The Port and Trade of London*.

(2) Livre IV, p. 297.

(3) *De bello Gallico*, livre III, chap. 7 à 16.

Quand Camulodunum (ou Colchester) devint capitale, le fleuve fut probablement franchi à un point plus voisin de l'estuaire.

Il est en tout cas certain ¹ qu'un pont existait en 43 à l'emplacement actuel du Pont de Londres, et qu'au confluent du petit cours d'eau appelé Walbrook, les navires trouvaient un abri naturel où ils pouvaient jeter l'ancre.

Jules César, venu en 54-55 avant Jésus-Christ, parle du Sud-Ouest de l'Angleterre comme d'une région cultivée ou vit une population déjà sédentaire élevant un nombreux bétail. Pour l'empêcher d'avancer, les abords de la Tamise avaient été défendus par des pieux dont, en 601, Bède le Vénérable constate encore l'existence. Il fit traverser la Tamise à ses hommes à un endroit qui pourrait bien être Staines ou Brentford et se rendit directement à Verulam. Il ne parle pas du tout de Londres.

Selon l'historien Dion Cassius, la seconde invasion romaine eut lieu en 43; les légions emportèrent d'assaut un pont sur la Tamise mais aucun nom de lieu n'est indiqué. Les Romains s'empressèrent de construire des routes qui subsistent encore. Selon l'itinéraire d'Antonin, cité dans *Horsley, Account of Roman roads*, ce sont :

iter 2 : La grande route de Canterbury à Londres, complétant la route de Douvres à Canterbury.

iter 5 : La route de Londres à Colchester et Lincoln.

iter 6 : Autre route aboutissant à Lincoln, mais partant de la route n° 2.

(1) D. OWEN, ouvrage cité, p. 3.

iter 7 : Route de Chichester à Londres par Silchester et Staines où elle franchit la Tamise.

Watling Street : route sud-est-nord-est, de Douvres à Londres, Saint Albans, Dunstable et Stratford (*Edgware Road* actuelle).

Pour la première fois dans l'histoire, Tacite, qui écrit en 61, parle de Londres comme d'un oppidum qui, bien que n'étant pas honoré du titre de Colonie, était réputé comme centre commercial où se réunissaient les marchands. Brulée vers 61 par la belliqueuse reine Boudicée, elle fut reconstruite et devint même ensuite la plus importante ville du Sud-Ouest.

Selon Geoffrey ¹, il y avait au troisième siècle trois archevêchés en Angleterre : Londres, York et Caerlon. M. Green ² suggère que Londres fut entourée de murailles vers la fin du quatrième siècle pour être défendue contre les Pictes et les Saxons. M. W. R. Leithaby ³ pense que ces murs pourraient bien avoir été édifiés dans le cours des cent ans ayant suivi l'arrivée d'Agricola en 78. Ceci correspondrait à l'époque hadrienne qui est une période de reconstruction. Il semble, d'après des fouilles effectuées, que les Romains aient dressé des murs faits de poutres et de terre battue le long de la rivière et du Walbrook.

Les Romains ont dû entretenir un certain commerce avec Rome et avec la Gaule, mais pas par Londres : Ils devaient recevoir ce que l'île ne produisait pas : des objets de bronze, de la faïence, du sel, des bijoux, des tissus fins, etc. Ils exportaient de l'étain, du

(1) De civitate colonia Londinensium.

(2) Making of England, càd : Edification de l'Angleterre.

(3) London before the Conquest, càd : Londres avant la Conquête.

plomb, du cuivre, du blé, du fer, de l'ambre, des colliers d'os, des esclaves....., du bétail, des chiens, etc. Des huitres étaient expédiées sur Rome, de même que des canards et oies sauvages, par les ports du Kent et Marseille.

Le nom d'Augusta qui fut donné à la ville pendant l'occupation romaine témoigne de sa grandeur. Si elle ne put le garder, c'est que Rome était, au début du cinquième siècle, aux prises avec d'autres difficultés. Elle dû donc cesser de s'intéresser à la grande île, qu'elle fit évacuer en 408. La ville devait ensuite passer sous trois dominations différentes. Les influences latines n'avaient pas eu le temps de pénétrer suffisamment dans les mœurs pour faire de Londres une cité foncièrement latine.

SECTION II.

De l'évacuation de Londres par les légions romaines à l'avènement du Roi Alfred (408-883).

Le retrait des Romains ne veut pas nécessairement dire que la ville ait été déserte après leur départ. Elle a dû conserver l'élément indigène, et les légionnaires qui ayant épousé des indigènes avaient fait souche dans le pays.

Les menaces des Pictes et des Saxons pesaient sur la ville et, en 457, les Bretons fuyant après la défaite que venaient de leur infliger Hengest et Esc à Creganford (ou Crayford), s'étaient réfugiés à Londres. On ne sait rien de la ville pendant les cent années suivantes. Il faut donc tabler sur les chro-

niques anglo-saxonnes, les récits, la légende et la tradition enregistrées par des écrivains comme Henri de Huntingdon, Thomas de Malbesbury, Nennius, etc.

Selon Guest et Green, la grande forteresse et le port de Londres auraient longtemps arrêté l'invasion de la vallée de la Tamise. Cependant, en l'an 500, les envahisseurs saxons de l'ouest s'étaient emparé du Kent, du Wessex et du Sussex. En 571, ils parvenaient à Aylesbury et à Bedford. En 560, selon Gildas, les Saxons de l'Est s'emparaient de Verulam. Londres, devenue un îlot de résistance isolé du reste du pays, serait tombée entre 571 et 600. Nennius, écrivant probablement vers l'an 500, dit que l'île de Bretagne comptait 33 villes, dont Londres. Les rivières Tamise et Severn qui étaient « comme les deux bras de la Bretagne » portaient les bateaux employés au transport des richesses acquises par le commerce.

Le pays était la proie de brigandages incessants, et le commerce, qui a besoin de sécurité, devait être intermittent et s'appliquer aux seuls besoins locaux : produits agricoles, laine des moutons, bétail, charbon de bois, etc.

La ville devait avoir une certaine importance puisqu'elle était, du temps de Bède le Vénérable (673-735) le siège d'un évêché. Bède le Vénérable parle de Londres, la métropole des Saxons de l'Est, comme étant « le marché de plusieurs nations qui s'y rendent par terre et par mer ». D. Owen¹ pense qu'il s'agissait vraiment de commerce international et que Londres trafiquait *directement* par mer avec Mar-

(1) Ouvrage précité.

seille, Rouen, Saint Denys et Troyes. — Il est bien certain que des marchands, connus sous le nom d'Easterlings, fréquentaient, au début du huitième siècle, une partie du port connue sous le nom de Billingsgate. Une lettre écrite par Charlemagne à Offa a trait aux pèlerins qui étaient autorisés à transporter des objets d'or et d'argent.

Au début du neuvième siècle, les Danois envahirent le pays. En 839, Londres, Canterbury et Rochester sont le théâtre de pillages et de tueries de sinistre mémoire. En 842, la Cité aurait été à nouveau attaquée ¹.

En 851, retour des Danois qui arrivent avec 350 bateaux à l'embouchure de la Tamise, mettent à sac Canterbury et la Cité de Londres qui, placée aux confins de l'Essex et du Middlesex, appartient de droit à l'Essex (Asser). Londres était alors sous l'autorité du Roi de Mercie. Behrtfuld, le *Mercien*, fut tué en défendant la ville. Burgred, Roi de Mercie, octroya une charte à la ville en 857. Entre 872 et 874, Burgred fut chassé de son royaume et le danois Halfdan prit possession de la ville. Après la paix de Wedmore, en 878, Alfred s'entendit avec le chef danois Guthrum pour partager le pays. Une ligue longeant la Tamise et la rivière Lea jusqu'à sa source, se continuant sur Bedford, et une autre partant de l'Ouse pour aboutir à la Watling street, devaient servir de frontière.

Les Danois restèrent en contact avec leur pays d'origine. C'est, semble-t-il, à ce moment-là qu'il faut remonter pour trouver un commerce maritime di-

(1) Cf. KEARY, Vikings.

rect et suivi entre Londres et les pays du Nord et peut-être même tout commerce maritime *direct* entre Londres et un territoire étranger. Dans le passage précité, Bède le Vénérable fait peut-être allusion à un marché fréquenté par des peuples des Iles Britanniques placés sous une autre autorité que les Saxons de l'Est, la souveraineté de la grande île étant divisée entre plusieurs chefs. Le commerce avec les pays du Nord de l'Europe est peut-être le plus grand bienfait apporté par les Danois.

Cependant, le joug étranger était lourd et les indigènes cherchaient sans cesse à s'en affranchir. Pour y parvenir, il fallait une volonté et un chef. Ce chef fut Alfred le Grand.

SECTION III.

D'Alfred le Grand à Guillaume le Conquérant :

883-1066.

Ce souverain, qui détenait Londres, chassa les Danois du pays, fortifia et reconstruisit ensuite la ville. Homme de génie, il eut une saine vision du rôle et de l'importance de Londres pour le reste du pays. Les dispositions défensives qu'il avait prises lui permirent de repousser en 893 un retour offensif des Danois. Une fois la sécurité assurée, il s'intéressa au commerce maritime, cherchant à se renseigner sur les pays étrangers et notamment sur ceux de la Baltique. — Il multiplia à Londres les emplacements susceptibles de recevoir les navires. Il tint de véritables conseils économiques, prenant les avis de

Plegmund, archevêque de Canterbury, de son gendre Ethelred, qu'il avait fait « *Ealdorman de Mercie* », et de sa fille. Il semble qu'il ait accordé à Ethelred une langue de terrain en bordure de la Tamise. Celui-ci y construisit un dock ouvert qui prit son nom : *Ethelreldhithe*. Le mot *Hythe*, ou *Hithe*, signifiait quai ou lieu de débarquement. Ce quai fut appelé *Queenhithe*, ou « Quai de la Reine », quand la propriété en fut transférée à Matilda, épouse de Henri premier.

Il est question dans une charte d'Alfred, de 857, d'un lieu où on pesait la marchandise. Il y avait donc à cette époque quelque chose ressemblant à des droits de douane.

Le grand souverain encouragea les constructions navales, d'une part pour compléter le système de défense de la capitale, d'autre part dans l'intérêt du commerce. Londres jouit à ce moment d'une incontestable prééminence sur les autres ports du royaume, même sur Douvres et Sandwich. — Malheureusement l'œuvre constructive d'Alfred le Grand ne put être menée à bonne fin. La mort vint le surprendre en 901.

En 938, le roi Athelston voulut pousser ses sujets vers la mer en promettant le titre de *Thane* à tout commerçant qui ferait trois voyages maritimes avec un navire et une cargaison lui appartenant¹. Attirés par cette promesse, les commerçants étrangers se firent plus nombreux. Des marchands de vin venant de Rouen s'installèrent à Dowgate, à l'embouchure du Walbrook. Ils apportaient du vin et du poisson

(1) Ch. CAPPER, *The port and trade of London*, page 8.

séché. Leur quartier fut appelé Vintry, ou zone du vin. Exempts d'impôt, ils furent autorisés, selon la loi d'Ethelred de 978, à construire un dock d'où ils pouvaient chasser les autres bateaux après un laps de temps équivalent à la durée d'une marée haute et d'une marée basse. Si l'ordre n'était pas exécuté, ils étaient autorisés à couper les amarres du navire contrevenant et à le laisser partir à la dérive. Celui-ci n'avait droit à aucune réparation. — Cette même loi décide que « les hommes de l'Empereur, ou Easterlings », venant à Belingsgate (Billingsgate), devaient être considérés comme « de bonne loi ». Ils devaient payer deux fois l'an, à Pâques et à Noël, une taxe consistant en deux coupons de drap gris et un foncé, dix livres de poivre et deux barils de vinaigre.

Cependant l'anarchie et les luttes locales minaient le pays et l'envahisseur normand devait trouver un pays épuisé par les rivalités intestines, mal équipé pour résister victorieusement.

SECTION IV.

*De l'arrivée de Guillaume le Conquérant
à la fondation de la Compagnie de la Moscovie,
1066-1568.*

La grande victoire d'Hastings (1066) livra Londres à Guillaume le Conquérant qui, désirant s'assurer la sécurité dans cette importante position stratégique, voulut se concilier la sympathie des habitants de la ville en leur octroyant une charte. — Dans une pro-

clamation, il invita les vaisseaux des pays étrangers en leur promettant sécurité et propection, mais, soit à cause du désordre qui régnait encore dans le pays, soit pour des raisons fiscales, il exigeait que les marchés ne soient tenus que dans des bourgs, des villes entourées de murailles, « dans les lieux sûrs où les lois du Roi seraient à l'abri de toute violation ».

La conquête eut la même conséquence que celle des Danois un peu plus de deux siècles auparavant : Londres développa ses rapports avec le Continent et notamment avec la portion du territoire français (la Normandie) placée sous son autorité. De nombreux Normands s'installèrent à Londres ainsi que de nombreux commerçants de l'Europe du Nord, d'Italie, d'Espagne et du Portugal. Le Conquérant favorisa les Flamands en octroyant en 1081 une charte à l'Abbaye de Saint Peter's Ghent, lui donnant notamment la jouissance de Lewisham et de Woolwich et une partie des terres qu'Edouard le Confesseur désigna plus tard sous la forme suivante : « une portion des acres des hommes de commerce (Waremanni) et le quai en dépendant avec ses droits de marché, ses échoppes (stalls), ses boutiques, ses taxes, où tous les marchands qui ont atterri jouiront de sa protection¹ ». Dans une confirmation de cette charte, ce territoire est appelé *Wermanacre*.

Tout d'abord, les marchands étrangers groupaient des produits le plus souvent bruts, par exemple laines et peaux, pour les exporter, commençant ainsi à faire de Londres un centre d'emmagasiner; ensuite, ils

(1) J. H. ROUND, *Calender of French Documents*, Kemble et Dugdale, vol. II, page 384.

monopolisaient également la réception des produits étrangers qu'ils étaient autorisés à revendre en gros. Les premiers gros commerçants sont donc à Londres des étrangers.

A l'occasion de son accession au trône, en 1100, le Roi Henri I déclara, dans une charte « octroyée à ses citoyens de Londres », que les marchands étrangers et leurs biens de toute nature seraient quittes de toute charge, droit de lestage ou de pesage (contrôle de poids) et autres droits de douane, dans toute l'Angleterre et dans tous ses ports de mer. Son successeur Stephen renouvela la charte en 1135, mais, comme son règne fut troublé par des luttes intestines, elle fut plus ou moins observée.

Comme l'argent est indispensable au commerce, des banquiers vénitiens (on les appelait les Lombards) introduirent à Londres le commerce de l'argent vers le milieu du douzième siècle. Ils étaient groupés dans une rue qui porte encore aujourd'hui le nom de rue des Lombards.

Longtemps les souverains ont facilité la venue des commerçants étrangers parce qu'ils considéraient que, venant de pays plus avancés techniquement et économiquement, ils ne pouvaient que donner un vigoureux élan au commerce.

Geoffrey of Monmouth ¹ parle des trois grandes : la Tamise, la Severn, la Humber. — Selon Owen ² le contrôle de la rivière a dû d'abord appartenir au Roi. Vers le douzième siècle, il semble que la Corporation de Londres ait exercé sa juridiction sur la

(1) *Historia Britonum* écrite vers 1139.

(2) Ouvrage précité.

rivière. Il était déclaré expressément dans la charte du Roi James I que le Maire, la communauté et les Citoyens de Londres exerçaient depuis des temps immémoriaux (*time out of mind*) l'office de baillif et de conservateur des eaux de la Tamise. La « Corporation » avait notamment qualité pour régler la navigation, fixer les lieux d'amarrage des bateaux et les moyens de les charger. Elle veillait à l'entretien des rives et avait qualité pour lever des taxes à titre de prix de l'occupation d'un emplacement sur le bord de la rivière, accorder des licences pour des quais, jetées et autre lieux de débarquement, pour inspecter la rivière.

En tant que duc de Normandie, le roi Stephen avait, en 1150, octroyé une charte aux citoyens de Rouen : « Les citoyens de Rouen devront pouvoir disposer du port de Dowgate comme ils le pouvaient du temps du Roi Edouard » ¹.

Cependant, les premiers rois normands étaient trop occupés par la répression des brigandages et les nombreuses révoltes de leurs sujets pour pouvoir seulement professer des idées susceptibles de faire figure de doctrine commerciale. Chaque ville était une entité à part où les usages locaux avaient force de loi. Il semble cependant que des rapports commerciaux aient été entretenus entre elles. Au douzième siècle, il y avait des maîtres-maçons, charpentiers, bottiers, tailleurs, etc. Ce titre de maître existait seulement où se trouvaient ces associations de métiers appelés *guildes*. Les artisans de chaque

(1) Cf. J. H. ROUND, *Calendar of French documents* et « *Feudal England* ».

métier étaient groupés dans une rue ou dans un quartier. Il y a encore à Londres une rue des laitiers, une rue des poissonniers, une rue des tanneurs, une rue de l'or, etc. Les *guildes* ont pris de bonne heure une telle importance qu'elles ont presque toujours assuré la gestion des intérêts locaux. Elles étaient donc à la fois associations professionnelles et organes d'administration municipale. Londres eut aussi une guilde très puissante et l'histoire de la ville apparaît comme une série d'efforts pour se dégager de l'emprise royale. Il faut attendre jusqu'à Edouard premier (1272-1307) pour assister à la victoire finale du pouvoir royal, seul moyen d'assurer l'unité de lois favorable au commerce d'un grand pays, véritable triomphe des intérêts généraux sur les intérêts de clocher.

L'accession au trône de Henri II, en 1154, favorisa le commerce. Son mariage avec Eléonore d'Aquitaine eut pour conséquence le développement des rapports commerciaux entre Londres et la région bordelaise. Prenant pour exemple la « *guild des Easterlings* », il favorisa la création à Londres de ces associations; il était dit, dans une de ses chartes concernant les tisserands, qu'il leur permettait d'avoir leur guilde avec toutes les libertés dont ils jouissaient du temps de son grand-père Henri ¹. Le Bon William Fitz Stephen, son historiographe, écrit dans la vie de Sir Thomas Becket : « Parmi les nobles et fameuses cités du monde, celle de Londres, capitale du Royaume d'Angleterre, est une des plus renommées pour sa richesse, son commerce étendu, sa grandeur, sa magni-

(1) HERBERT, *History of the Livery Companies*, vol. I, page 2.

ficence » ; suivait une énumération en vers style virgilien : « L'or d'Arabie, les épices et l'encens d'Orient, des ours, de l'huile de palme, les pierres précieuses du Nil, les soies vives et brillantes de Chine, les vins des Gaules, les chaudes fourrures de Norvège, les martres de Russie, ici tout abonde... ».

Henri de Huntingdon, écrivant au début du règne de Henri II, parle des exportations de l'Angleterre : du cuivre, du fer, de l'étain et du plomb, une petite quantité de viande et de poisson, en particulier des harengs et des huîtres, notre « très précieuse laine », une innombrable quantité de bétail.

L'autorité royale a parfois trouvé dans les guildes des oppositions acharnées. Sur quels appuis pouvait-elle compter ? Il ne pouvait être question d'appui d'autorités étrangères : c'eût été menacer le pays d'une mainmise politique qui aurait présenté plus d'inconvénients que d'avantages. Il ne fallait pas non plus songer à la répression par la force : l'argent et les hommes manquaient. Le moyen le plus simple paraissait de combattre une opposition de commerçants sur le terrain commercial, en favorisant le commerce des particuliers étrangers, qui pour conserver leur situation pourraient prêter de l'argent à la couronne et faire en même temps concurrence au commerce national. Si cette concurrence était efficace, les commerçants locaux seraient fatalement amenés à céder pour reprendre la place perdue. En attendant, les consommateurs profiteraient des produits bon marché et se rangeraient du côté du Roi. Le jour où les résistances intérieures seraient vaincues, il serait toujours possible de faire comprendre aux commer-

çants étrangers que le moment était venu de faire place aux nationaux.

En 1190, le Roi Jean déclarait dans une charte que les marchands étrangers recevront en Angleterre un traitement analogue à celui dont jouissaient les marchands anglais dans leurs pays. Il offrait par lettre aux marchands des Flandres, de France et de Cologne les conditions accordées par ses ancêtres. Allant plus loin, il affirmait, dans la Grande Charte de 1215, que « les marchands étrangers ne seront pas soumis à des taxes accablantes et seront, en temps de guerre, traités comme les marchands anglais ».

Profitant de ces conditions, les marchands étrangers renforcèrent leurs positions. Les Easterlings, ou marchands de la ligue hanséatique, venus de Cologne, Dortmund, Munster Utrecht, Brème et Hambourg furent, de plus, autorisés en 1236 par Henri III à avoir à Londres un dépôt de marchandises : *Gilda aula Teutonicorum*, plus connu sous le nom de *Steelyard* et situé sur l'emplacement actuel de la Gare de Cannon Street, à deux pas de la rivière, et à suivre toutes les foires et marchés du Royaume. Par eux, on recevait des cordages, du bois, du chanvre, du lin, de la cire, de l'acier. La principale exportation de Londres était alors la laine. Les Easterlings absorbèrent petit à petit presque tout le commerce extérieur. Comme ils étaient exempts d'impôts, auxquels étaient assujettis les nationaux, ils réalisaient facilement des bénéfices que les commerçants de Londres n'auraient pu prétendre. Comme, d'autre part, ils étaient pratiquement les maîtres du commerce extérieur, il était facile de les accuser de faire monter les prix des ar-

ticles étrangers. Les commerçants indigènes intéressèrent les particuliers en déployant les arguments de la charge fiscale et celui du prix arbitrairement élevé des denrées étrangères. De nombreuses voix de protestation, plus ou moins écoutées, commencèrent à s'élever.

Un « *mandat* », lancé en 1275 par Edouard I, disposait que les marchands étrangers devraient avoir vendu leurs marchandises dans les quarante jours de leur arrivée dans le Royaume. Peu après, les juifs se voyaient confisquer leurs propriétés. En 1290, ordre leur était donné de quitter le Royaume et de n'y point revenir sous peine de mort. On leur reprochait d'avoir mis de la fausse monnaie en circulation, accusation difficile à établir et qui ne reposait sur aucun fait probant.

En 1297, Edouard I conclut avec Guy, Comte de Flandres, un traité ayant pour objet la libre exportation de la laine d'Angleterre, du Pays de Galles et d'Irlande.

En 1300, les marchands de Bordeaux obtinrent le droit d'avoir des caves dans le voisinage de la Tamise. En 1302 ils furent autorisés à importer du vin et autres marchandises à condition de les vendre en gros.

En 1303, Edouard I accorde des avantages à tous les marchands étrangers. Voici, en substance, les éléments essentiels de cette charte, la première qui ait posé des règles générales applicables au commerce étranger :

« Le Roi, désireux que les Marchands d'Allemagne, de France, d'Espagne, du Portugal, de Navarre, de

Lombardie, de Toscane, de Provence, de Catalogne, d'Aquitaine, de Toulouse, du Quercy, des Flandres, du Brabant, et autres marchands se plaçant sous son autorité, jouissent de la sécurité et de la tranquillité, établit les règles suivantes qu'il observera toujours, de même que ses héritiers :

« Tous les marchands étrangers peuvent sans danger venir en Angleterre et nos autres Dominions, avec toutes sortes de marchandises, sans être astreints au *murage, pontage, pavage*. (Droits respectivement destinés à l'entretien des murailles, des ponts, de la voirie).

« Ils peuvent vendre, *en gros seulement*, à nos sujets aussi bien qu'aux étrangers, dans Nos villes, bourgs et marchés placés sous Notre autorité; ils peuvent aussi vendre *au détail les épices et la mercerie*.

« Après avoir acquitté les « *coutumes* », ils peuvent exporter dans les pays qui ne sont pas en guerre avec nous, les produits indigènes ou ceux importés dans le Royaume, sauf le vin, sujet à une licence spéciale.

« Ils peuvent *résider* dans nos villes à condition de s'entendre avec les propriétaires des maisons.

« Toutes les difficultés touchant la vente des marchandises sera réglée selon les usages de la Foire, du marché ou de la ville où l'opération a été conclue.

« Aucun prisage ne sera effectué (Le prisage était le prélèvement par la couronne de deux *tuns* de vin sur une cargaison égale ou supérieure à 20 *tuns*).

« Nous ordonnons que tous, baillifs, officiers des foires, des villes, des bourgs où se tient un marché,

rendent la justice sans délai selon la loi marchande. En cas de délai, nous punirons les officiers ou bailiffs, même si le marchand lésé a récupéré ses pertes.

« Pour les petits procès entre un marchand et quiconque, un jury composé pour moitié d'étrangers, pour moitié d'indigènes, tranchera le différend.

« Nous ordonnons que nos poids soient tenus dans chaque foire et dans chaque ville, et que les peseurs en montrent l'authenticité à l'acheteur et au vendeur; que les poids soient identiques dans les pays placés sous notre autorité, et estampillés et étalonnés par nous.

« Un « *prudent* », résidant à Londres sera nommé pour rendre la justice aux marchands étrangers, conformément à la loi des marchands, si le maire ou les Sheriffs apportent négligence ou délai.

« En échange, les marchands étrangers devront payer, en plus des *anciennes coutumes*, certains droits : deux shillings par tun de vin importé; trois shillings, 4 pence par sac de laine exporté; des droits élevés pour les cuirs; trois shillings, 4 pence pour 300 peaux de mouton, etc. Certaines marchandises importées, telles que la soie, les tissus de soie, les chevaux des Flandres, de Lombardie, d'Espagne, de Sicile, etc., seront taxées à raison de trois pence par livre valeur.

« Les marchands étrangers peuvent vendre de la laine à d'autres marchands étrangers sans être assujettis à une taxe; quand ils auront acquitté les droits d'importation dans un port du Royaume, ils seront quittes pour le reste du Royaume ».

En 1308, Edouard II accorda aux marchands fran-

çais des facilités commerciales : « Ils pourront entrer dans le pays avec leur argent et leur marchandise, et le quitter avec leur marchandise, des chevaux et des pièces de monnaie. »

Au quatorzième siècle, des commerçants londoniens commencent à posséder des navires : En 1315, les Français s'emparent du « *Little Edward* », navire appartenant à un marchand de Londres nommé Brand et transportant de la laine à Anvers pour le compte de commerçants de la Hanse. Ce navire est le premier bâtiment appartenant à des marchands anglais de Londres, dont on possède le nom.

Pendant les premières années de son règne (1327-1377) Edouard III protégea le travail national en octroyant des « chartres d'incorporation » à quelques sociétés de commerçants de Londres exclusivement anglais : orfèvres, pelletiers, marchands tailleurs. Ces trois catégories de commerçants étaient probablement considérées, à l'époque, comme les plus représentatives. En 1354, il incorpora les épiciers, en 1364 les saupiers, en 1365 les drapiers et les marchands de vin.

Comme les marchands étrangers s'étaient retirés à cause des perturbations causées par les guerres incessantes dans lesquelles l'Angleterre était engagée avec ses voisins, Edouard III confirma, en avril 1332, la charte de 1303, et fit proclamer par ses shériffs que la guerre avec l'Ecosse ne changerait rien aux privilèges des marchands étrangers. Il encouragea les tisserands et teinturiers des Flandres à s'installer en Angleterre. Le premier fut John Kempe qui vint avec

ses techniciens et apprentis. Beaucoup d'autres suivirent.

Un simple fait qui se produisit au début du règne de Richard II (1377-1399), témoigne de la richesse de Londres : Un commerçant anglais de la ville, nommé Philpot, organisa à ses frais une expédition victorieuse contre John Mercer, un écossais, qui avait rassemblé une flotte composée de navires hollandais, français et espagnols, et capturait des navires. Il prit à Mercer 15 vaisseaux espagnols.

Richard II contracta en 1382 un emprunt auquel les citoyens de Londres contribuèrent pour 5.000 livres. Mais comme ce souverain recourut trop souvent à cette pratique, les citoyens de Londres lui refusèrent finalement un nouveau prêt; il répondit en abolissant la charte et les privilèges dont jouissait la ville. Ce qui causa l'insurrection, et les citoyens de Londres invitèrent Henry de Lancastre, qui régna sous le nom d'Henri IV de 1399 à 1413, à lui succéder. Ils lui fournirent, de plus, des moyens financiers et militaires pour asseoir son autorité. Ce fait illustre la richesse et la puissance des marchands de Londres.

Jusque vers la seconde moitié du quatorzième siècle, les commerçants étrangers avaient plutôt été encouragés par le pouvoir royal, malgré quelques restrictions assez importantes; mais à partir de ce moment, la haine de l'étranger entre dans une phase plus aiguë. En 1379, des marchands génois sont assassinés. Henri IV, agissant à l'instigation des citoyens de Londres, fait des remontrances au Grand Maître de Prusse et aux marchands de la Hanse, menaçant ceux-ci d'abolir la charte dont ils jouissent, si les

marchands de Londres dans les ports de Lubeck, Rostock, Stralsund et Wismar, ne sont pas mieux traités.

Le règne d'Henri IV est pour Londres une époque de prospérité. Beaucoup de jeunes gens ayant quitté la terre, une nouvelle couche sociale se prépare. Pour empêcher le dépeuplement des campagnes, le souverain décide que, quiconque ayant une terre rapportant au moins 20 shillings par an, ne pourra placer ses enfants en apprentissage.

La plus grande partie du règne d'Henri V (1413-1422) fut consacrée à la guerre (reprise de la guerre de cent ans) et le commerce fut stagnant pendant les cinq premières années de son règne.

Sous Henri VI (1422-1461), le commerce reprit très activement. Un poème de l'époque appelé *The Libell of English Policy*, cité par M. Capper¹, esquisse un tableau du commerce à cette époque :

L'Espagne apportait des figes, des raisins, des dattes, des liqueurs; Séville de l'huile, des céréales; la Castille du savon, de la cire, du fer, de la laine, de l'étoupe, des peaux de chèvres et de chevreaux, du safran, du vif argent. Les Anglais assuraient également le transport de ces marchandises entre l'Espagne et les Flandres, et le Brabant (Bruges).

Le Portugal exportait du vin, de la cire, des grains, des figes, des raisins, des dattes, des peaux, etc., et l'Angleterre entretenait avec ce pays des relations directes.

La Prusse exportait de la bière, du lard, du cuivre, de l'acier, des cercles de barriques, des peaux, du

(1) History and trade of the Port of London, page 37.

chanvre, du bois de sapin, des planches, du goudron, du fil de Cologne, de la futaine, du canevas, des cartes, du Bougran, de l'argent de Bohème et de Hongrie.

Les Génois apportaient en Angleterre des draps d'or, de la soie, du poivre noir, du pastel (woad), de la laine, de l'huile, des cendres de bois, du coton, de l'alun et de l'or. Leurs exportations dépassaient leurs importations. Ils emportaient de la laine et des tissus de laine de couleurs diverses.

Les Vénitiens importaient en Angleterre toutes sortes d'épices et de produits d'épicerie, des soieries; de la lingerie fine. Ils emportaient de la laine, du drap et de l'étain. De nombreux Vénitiens exerçaient le commerce de l'argent.

Brabant et Flandres exportaient de la garance, de l'étope, de l'ail, des oignons salés. Par ce marché passaient les marchandises de France, de Bourgogne, de Cologne, de Cambrai et du Hainaut. Ce pays était le principal vendeur de l'Angleterre.

Le commerce avec l'Irlande portait sur des cuirs, de la laine, du saumon, de la merluche, des harengs, du lin, des peaux de martres, de loutres, d'écureuils, de lièvres, de lapins, de moutons, de chevreaux et de renards.

La Bretagne importait des vins, du sel, de la toile. Le commerce avec ce pays n'était pas sûr (pirates de Saint-Malo).

En 1440, Henri V signa un traité avec le Duc de Bretagne pour la sécurité du trafic maritime.

En 1438, tous les marchands génois de Londres furent arrêtés, incarcérés et condamnés à payer une amende de six mille marks à titre de représailles

contre les mesures prises à l'égard d'un marchand de Bristol nommé Sturmy. Londres commençait à cette époque à trafiquer avec le Levant, d'où elle recevait des oranges, des pommes grenades, des citrons, des dattes, du poivre, de la menthe, des cédrats, etc. (Extrait de la poésie de Lydgate décrivant l'accueil fait par Londres à Henri VI en 1432, à son retour de France où il venait d'être sacré Roi.

En 1439, une loi votée par le Parlement interdit les achats et ventes étrangers. Les marchands étrangers devront vivre chez des hôtes dont la liste est établie par les magistrats et seront sous leur surveillance. C'était en somme la reproduction des dispositions de la charte d'Edouard I de 1297, qui interdisait en outre aux étrangers de fonder des sociétés.

A ce moment, les grands commerçants (par exemple les de Pole, Whittington, devenu plus tard Comte et Marquis de Suffolk) prêtaient de l'argent au Roi. Le premier avait prêté plus de dix-huit mille livres.

Edouard VI commença son règne en 1461 par des mesures de protection du commerce national et de véritables prohibitions d'importation touchant certaines catégories de marchandises :

A. Défense d'importer ou d'exporter sur des navires étrangers à moins d'impossibilité matérielle absolue.

B. Interdiction d'importation de blés étrangers au-dessous d'un certain prix.

C. Prohibition d'importation d'un grand nombre de produits manufacturés étrangers dont : tissus de laine, soieries, dentelles d'or et d'argent, chaussures et divers articles de cuir, chapeaux, broserie, armes,

coutellerie, divers objets en fer ou en acier, harnachements des chevaux, articles d'orfèvrerie, etc.

D. Défense aux étrangers d'acheter et de transporter de la laine, sauf à Newcastle.

Le résultat fut le retrait des marchands étrangers et des mesures de rétorsion, notamment en Bourgogne. En 1467, un traité avec le Duc de Bourgogne restaure le libre échange.

Richard III, proclamé Roi en 1483 par les citoyens de Londres, dût céder à leurs revendications : Les marchands italiens devraient consacrer le produit des marchandises vendues à l'achat de marchandises anglaises avant Mai 1485; toutes les marchandises importées par eux après Pâques 1484 devraient être vendues dans les huit mois ou expédiées au dehors; défense de faire tisser et de vendre des tissus de laine en Angleterre pour leur compte; obligation de vendre en gros et seulement au lieu où ils auraient leurs affaires.

Peu après, de nouveaux actes du Parlement allongèrent la liste des produits étrangers dont l'importation était interdite et apportèrent de nouvelles restrictions au commerce des étrangers.

Ces mesures n'avaient été que partiellement efficaces, de nombreux marchands ayant tourné la difficulté en obtenant des lettres de naturalisation.

Henri VII, à qui échut la couronne en 1487, confirma les prohibitions formulées par Edouard IV. Il décida que les étrangers naturalisés seraient traités en étrangers. Pour favoriser les bâtiments et les équipages anglais, il prohiba l'importation des vins de Guyenne et de Gascogne, du pastel de Toulouse

sur tout navire qui ne serait pas d'Angleterre, de Galles, d'Irlande ou de Calais. Il remit en vigueur les mesures prescrites par Richard III à l'égard des marchands italiens. Toutefois, il engageait ses sujets à recevoir de façon amicale les marchands de France.

En 1490, deux traités de commerce sont signés : l'un avec le Danemark, donnant aux Anglais le droit de pêche dans les « belts » danois, l'autre avec Lorenzo de Médicis pour le développement des relations commerciales.

Au quatorzième siècle, des Anglais avaient commencé à se faire banquiers. Ils évincèrent graduellement les Lombards. Le commerce de l'argent connut toutefois des périodes assez difficiles en raison de l'idée, courante au Moyen Age, de l'illégitimité de l'intérêt, assimilé à l'usure. Une ordonnance de 1363 de la cité de Londres disait ce qui suit :

« Attendu que jusqu'à présent la Cité de Londres a souffert de grands torts, scandales et dommages du fait de certaines personnes, que n'arrête ni la crainte de Dieu ni la honte du monde, et qui au contraire s'efforcent chaque jour de maintenir le fallacieux et abominable contrat de l'usure, sous le couvert et sous la couleur de bon et légitime négoce. espèce de contrat qu'ils appellent « échange » ou « marché à échéance », alors qu'il pourrait être, avec plus de vérité, appelé « méchéance », vu qu'il ruine l'honneur et l'âme du traitant et balaie les biens et la propriété de celui qui semble en tirer parti, et détruit tout genre de trafic régulier et légal, c'est sur celui-ci, pour tout le territoire aussi bien que dans la Cité, qu'on devrait s'appuyer et se main-

tenir... ». Le texte anglais est le suivant : « *Whereas heretofore the city of London has sustained great mischiefs, scandals and damages by reason of certain persons who, neither for fear of God nor for shame of the world cease, but rather do daily exert themselves to maintain the false and abominable contract of usury, under cover and colour of good and lawful trading, which kind of contract the more subtilly to deceive the people they call « exchange » or « chevisance », whereas it might more truly be called « mescheaunce », seing that it ruins the honour and soul of the agent and sweeps away the goods and property of him who appears to be accommodated, and destroys all manner of right and lawful traffic, whereby, as well throughout the land as the said city, they ought principally to be upheld and maintained* ». — Ce texte est plutôt vague, mais montre tout de même quelles étaient les idées du temps à l'égard du prêt à intérêt. Quelques années plus tard un ordre formel prescrit de punir comme usurier quiconque prêterait de l'argent à un tiers pour gagner sur l'opération. Si les idées sur le prêt à intérêt n'avaient point évolué, Londres n'aurait jamais pu devenir le centre financier du monde qu'il est incontestablement, le marché de New-York manquant de stabilité.

L'avènement des Tudors est, dans l'histoire de Londres, une époque importante. Les idées évoluent vers la liberté individuelle et le libéralisme en politique. Les découvertes de Colomb, de Vasco de Gama et d'Américo Vespucci ouvrent de nouveaux horizons à l'Europe et à l'Angleterre.

Henri VII encouragea les expéditions lointaines.

En 1496, il donna patente à Cabot de Bristol pour organiser une expédition dont l'objet était la découverte d'une route de l'Inde en passant par le Sud-Ouest. Sir Hugh Willoughby et Richard Chancellor, subventionnés par des marchands de Londres prirent la direction de l'expédition. Cette campagne coûta la vie à Willoughby. Chancellor débarqua près d'Arkangel et réussit à gagner Moscou. Il fut le véritable pionnier du commerce britannique avec la Russie, et annonce une ère nouvelle dans la vie du port de Londres.

Les marchands de Londres prennent à ce moment l'habitude de s'associer pour acheter des bateaux (marchands aventuriers). Le prix du bâtiment était ordinairement divisé en 64 parts, ou actions, de telle sorte que les commerçants les moins riches pouvaient participer au commerce maritime, les plus riches pouvant posséder un nombre de parts plus élevé. Ce genre d'association annonce les grandes Compagnies. On le pratique encore de nos jours à Whiteby, Sunderland et dans d'autres ports du Nord.

En mai 1518, un véritable soulèvement (Evil May day), éclata contre les étrangers auxquels on reprochait de faire du tort au travail et au commerce du pays.

Selon Hakluyt¹ qui écrit entre 1511 et 1534, de grands navires de Londres trafiquaient avec la Sicile, Candie, Chio, Chypre et Beyrouth. Ils exportaient de la laine et des cuirs et importaient des sucreries, de la camelotte, de la rhubarbe, du malvoisie, du muscat et autres vins, de l'huile, du coton,

(1) *Voyages*, vol. 2, page 96.

des tapis de Turquie, des noix de galle, des épices des Indes, etc.

En 1535¹ un navire de 300 tonnes partit pour le Levant. Il transportait cent personnes chargées de fonder des comptoirs. Vers la même époque, des marchands de Londres envoyaient des navires sur les côtes de Guinée et de Barbarie avec des chargements de tissus de laine et de toile, de corail, d'ambre, etc. Ils en rapportaient de la poudre d'or, des défenses d'éléphant, du miel, des mélasses, des amendes, des dattes, etc.

En 1536, Henri VIII suscita l'envoi de deux navires londoniens à Terre Neuve.

En 1540 : Premier voyage Londres-Brésil.

En 1552, la Société des Marchands Aventuriers se plaignant en Conseil Privé de la concurrence ruineuse exercée par les marchands du Steelyard, obtint la révocation de tous les privilèges qui leur avaient été accordés. Ils gardaient cependant les droits communs à tous les autres commerçants étrangers. Le commerce anglais se redressa immédiatement : 40.000 pièces de draps furent envoyées par eux dans les Flandres au lieu de 1100 l'année précédente².

En 1556 fut fondé le Royal Exchange. A ce moment, les marchands étrangers avaient perdu leur situation privilégiée et le grand commerce était presque entièrement entre des mains anglaises.

(1) CAPPER, ouvrage précité page 61.

(2) CAPPER, ouvrage précité, page 63.

SECTION V.

1568-1802. Ere des Grandes Compagnies.

Le succès de Chancellor en Russie fit concevoir de vastes espoirs et de grands projets aux marchands de Londres, et une grande émulation s'empara d'eux. Elle fut encore avivée par la politique royale qui concédait de véritables monopoles aux Compagnies qui entreraient en contact avec des régions alors inconnues. En 1568, c'est la Compagnie de Russie qui fut fondée; plus tard, en 1581, la Compagnie de Turquie.

En 1597, Elizabeth expulse les marchands de la Hanse et ferme le Steelyard. A partir de ce moment, la suprématie des marchands anglais est définitivement assurée.

John Davis remonta la Tamise jusqu'à Ratcliff après son voyage de découvertes. William Adams, hollandais qui vivait à Ratcliff, fut le premier hollandais qui se rendit au Japon.

John Saris, natif de Aldgate (faubourg de Londres) fut le capitaine du premier bateau anglais qui soit allé au Japon. En 1596, Raleigh organisa à Londres son expédition de Cadix. L'Espagne était alors la rivale naturelle de l'Angleterre parce qu'elle jouissait du monopole du trafic dans le monde occidental. La défaite de l'*Invincible Armada* laissa le champ libre à l'Angleterre. En même temps, la révolte des Pays-Bas ruinait le commerce de l'Espagne. A ce moment, en effet, Anvers était le premier port du monde. Il recevait des produits agricoles et pour

environ £ 2 millions de laine anglaise. Selon D. Owen, un écrivain de l'époque¹ déclare qu'Anvers envoyait à l'Angleterre des bijoux, des pierres précieuses, des lingots d'argent, du mercure, des scies tordues, des fils et draps d'or et d'argent, de la camelotte, des étoffes grossières, des épices, des médicaments, du sucre, du coton, du cumin, des toiles de lin fines et écrues, des serges, des tapisseries, de la garance, du houblon en abondance, du verre, du sel, du poisson, des ustensiles en métal, de la mercerie, toutes sortes d'armes et munitions, du mobilier. D'Angleterre, et de Londres en particulier, Anvers recevait de grosses quantités de draperies fines et grossières, des franges de grande valeur, la meilleure laine et d'excellent safran, mais en petites quantités; beaucoup de plomb et d'étain, d'innombrables peaux de moutons et de lapins, de la pelleterie fine et du cuir, de la bière, du fromage et d'autres provisions en grandes quantités, et du malvoisie venant de Candie.

Un grand événement pour Londres fut le sac d'Anvers par le duc de Parme. Londres gagna en effet ce que perdit Anvers.

Brillamment secondée par Cecil pour les questions politiques, et par Gresham pour les questions commerciales, la Reine Elizabeth favorisa le commerce et les expéditions lointaines de Drake, Hawkins, Raleigh, Frobisher, Gilbert, Fitch, etc. L'histoire a gardé le souvenir de la visite qu'elle fit à Drake à bord de son navire, la « *Biche d'Or* », après son fameux voyage autour du monde. Comme les marchandises débarquées étaient assujetties à des droits

(1) Ouvrage précité, (page 12).

et que la contrebande se développait, elle proclama que les marchandises devaient obligatoirement être débarquées à un des quais, dits « *legal Quays* » dont elle donnait la liste, dressée par les commissaires des douanes, ou à des « *suffrance wharves* », ou quais auxiliaires. Ces divers quais étaient placés au-dessus du Pont de Londres qui constituait un obstacle à la navigation. Cependant on circulait beaucoup en bateau en amont de ce pont. Les bateliers constituaient même une corporation puissante dont on fait remonter l'origine à 1350; en 1555, un acte du Parlement leur conférait le droit de fixer leurs règles. Nul ne pouvait faire circuler un esquif sur la Tamise sans leur permission¹. Ils entrèrent souvent en conflit avec les transporteurs terrestres et avec les propriétaires des chalands, ou allèges du port (*Lightermen*) chargés de débarquer à terre les marchandises transbordées sur leurs nefs. En 1700, un acte du Parlement réalisa la fusion de ces deux corporations (*Lightermen et Watermen*), ce qui leur donna une puissance dont nous verrons plus loin les conséquences. Cette corporation existe encore. En font partie les propriétaires des remorques et allèges qui jouent un rôle si important dans l'activité du port.

A la fin du règne d'Elizabeth, Londres était devenue le premier port du monde. La fondation du Royal Exchange en 1556 est une date importante dans l'histoire de la puissance financière de la ville. L'arrivée des réfugiés des Flandres avait également donné une vigoureuse impulsion à l'industrie et au commerce. Les principales industries qui prirent naissance sous

(1) Percy HARRIS, Londres, 1931, London and its Government.

le règne d'Elizabeth : coutellerie, fabriques d'épingles, d'aiguilles, de clous, de soieries, de papier, de verre, ont été introduites par les Flamands.

A l'époque de la lutte contre l'« *Invincible Armada* », en 1588, 38 marchands flamands de Londres ont souscrit environ 5.000 livres.

Selon D. Owen, la prééminence de Londres sur les autres ports du pays est mise en lumière par l'examen des revenus des douanes à cette époque : Londres en fournissait 50 %, Southampton 9 %, Newcastle 5 %, Bristol 3 %, Liverpool et Cardiff ne comptaient pas encore comme ports.

Avant la mort d'Elizabeth, la cité lui consentit un prêt de £ 60.000. A cette époque des articles exotiques et notamment le tabac, arrivaient des terres lointaines. Les « marchands aventuriers » de Londres fondèrent des dépôts à l'étranger : à Anvers, Dordrecht, Hambourg et, en Angleterre à York, Hull, Newcastle. Déjà ils étaient parvenus à se faire les transporteurs des autres nations. Londres était alors la seconde ville d'Europe après Paris.

En 1598, John Stow, dans ses remarquables études sur Londres¹, écrit que Billingsgate avait, comme lieu de débarquement de marchandises plus d'importance que Queenhithe. Il fait allusion à divers lieux de débarquement appelés wharfs ou « clés pour l'enlèvement de produits et marchandises » (Keys for craneage up of wares and merchandise). Ces quais, ou clés, portent communément le nom de leurs propriétaires. Il cite ainsi la « Clé de Smart », ainsi appelée parce qu'elle appartenait à un sieur

(1) Survey of London.

Smart. Il cite, entre autres quais, Sommers Key, Lion Key, Buttolph's gate, Old Swan, Drinkwater wharf, Fish wharf, Salt wharf, Timber Hithe, Brookes wharf, Paul's wharf et Puddles wharf. Billingsgate, dit-il, est une « porte d'eau » (watergate), un port abri (port of harbourough) pour les navires qui y arrivent avec des poissons frais ou salés, des coquillages, du sel, des oignons, des oranges et autres fruits, des raves, du blé et autres céréales destinés à la Cité et aux villes avoisinantes du Royaume. Queenhithe était utilisée, parce que désigné autrefois par les Rois du Royaume comme le seul point de débarquement des marchandises apportées dans cette ville par les étrangers. Il fallait lever le pont levis de bois du pont de Londres pour livrer passage aux navires munis de hauts mâts.

Sous Edouard III, les plus gros navires devaient payer un « droit de standage » (Stationnement), de deux pence; un bateau à rames un penny; les plus petits bateaux un demi penny. Pour deux « quarters » de blé mesuré¹, le Roi percevait un farthing, pour toute quantité de blé sortant de la ville un demi penny. Pour deux quarters de charbon de mer mesuré : un farthing. Pour une tun² de bière quittant l'Angleterre : 4 pence. Pour 1000 harengs : un farthing. L'argent avait à ce moment plus de valeur marchande.

A cette époque le trafic d'Amsterdam se développait et la Compagnie Hollandaise des Indes Orientales contribuait pour beaucoup dans cet épanouiss-

(1) Un quarter équivaut à 2 hectolitres 907.

(2) La tun est une mesure contenant un peu plus de 980 litres.

ment. Les marchands de Londres s'unirent pour concurrencer cette Compagnie. Ils obtinrent en 1600 une charte de la Reine Elizabeth autorisant la création de la « *Compagnie des marchands de Londres* commerçant dans les Indes Orientales », plus connue sous le nom de *Compagnie des Indes Orientales*. Cette compagnie possédait les plus gros bateaux de l'époque. Leur tonnage variait entre 800 et 1.300 tonnes. En 1610, cette seule compagnie occupait 2.500 marins et 500 charpentiers¹, et environ 120 commissionnaires.

En 1620, la Compagnie fonda un établissement à Madras où elle échangeait des dentelles d'or et d'argent, des lainages, de la mercerie, des glaces, des articles en verre, du plomb, des boissons, des chapeaux, des étoffes, des rubans contre des diamants, des mousselines, des soieries, etc. A cette époque un acte du Parlement décida que la Tamise devait être rendue accessible aux péniches et allèges jusqu'à Oxford.

En 1651, Cromwell fit passer au Parlement un acte de navigation interdisant l'importation, dans des navires étrangers, de marchandises venant d'Asie, d'Afrique et d'Amérique.

En 1656, Cromwell, imbu de l'idée que les Juifs étaient pour le commerce un élément de progrès, leva la défense faite en 1291 et les admit à nouveau en Angleterre, contre le gré de la Communauté marchande de Londres et de nombreux parlementaires.

En 1661 : nouvel acte de navigation, dont il a déjà été question au *chapitre II*.

Au fur et à mesure que le trafic du port se déve-

(1) CAPPER, ouvrage cité, (page 82).

loppait, ses usagers avaient intérêt à débarquer leurs marchandises rapidement. Le grand incendie de Londres, en 1666 fut un bienfait pour la ville, qui fut reconstruite en pierre et en brique, et aussi pour le port dont les quais furent édifiés sur un plan meilleur.

En 1671, la Compagnie de la Baie d'Hudson reçoit par une charte royale « le monopole du commerce avec les mers, baies et détroits, criques, lacs, golfes placés à l'intérieur de l'entrée des détroits communément appelés Détroits d'Hudson, avec droit de pêche et d'exploitation des mines royales d'or, d'argent, de cristaux et de pierres précieuses. » En 1740, cette compagnie importait à Londres 45.000 peaux de blaireaux, 100.000 peaux diverses, 4.800 livres anglaises de duvet, le produit de 200 baleines et 240 galons d'huile.

La révocation de l'édit de Nantes, en 1685, amena à Londres un nombre élevé de protestants : 50 à 70.000, selon M. Capper. Ils importèrent l'industrie de la soie (encore concentrée à Spitalfield et Bethnal Green), l'orfèvrerie d'or et d'argent. D'autres étaient fabricants de montres, sculpteurs et graveurs. Ils apportaient une fortune évaluée à trois millions en argent.

En 1694 : Institution de la Banque d'Angleterre.

L'exemple du petit dock de Blackwall, construit en 1661 et qui servait simplement au lancement des navires et à éprouver leur résistance à l'eau pour y mettre une dernière main sur place, avait révélé les possibilités d'avenir des bassins à flot.

En 1696, un Bill du Parlement autorisa la construction d'un bassin à flot où les navires pourraient être

chargés et déchargés. Il fut édifié à Rotherhithe et appelé *Howland Dock*, une famille Howland étant propriétaire du terrain. Il avait environ 10 acres de surface et une seule entrée, ouverte seulement à marée haute. Son chenal d'accès avait 150 mètres de long sur 44 pieds de large. Comportant plusieurs bassins de radoub, il avait, aux plus hautes marées, une profondeur de 17 pieds au-dessus du niveau du seuil de l'écluse. Il pouvait loger une centaine de navires de l'époque, mais n'était pas entouré de magasins. Affecté en 1796 au trafic des baleines, il devint le *Greenland Dock*. Plus tard il fut affecté à la réception du bois et du blé. Il fait maintenant partie du système des *docks du Surrey*, dont il a été question au chapitre deuxième.

En 1701, le port de Londres comptait 560 navires avec 10.065 hommes d'équipage.

En 1711, fondation de la Compagnie de la Mer du Sud pour le trafic avec les colonies espagnoles d'Amérique.

Selon Ch. Capper¹, 8.889 bâtiments sont entrés dans le port en 1710 dont : 1.839 navires anglais, 213 vaisseaux étrangers et 6.837 caboteurs.

Les principales exportations étaient : des tissus de laine et de coton, des chapeaux, de la bonnetterie, du cuir, de l'étain en lingots, des ouvrages d'étain, du plomb en barres et en grains, de l'alun, du cuivre, du tabac, des calicots, des montres en or, du plaqué, etc.

Les principales importations étaient : du vin, des eaux de vie, du rhum, du sucre, du riz des Caroline, de la laine d'Espagne, de l'indigo, du chanvre, de la

(1) Ouvrage précité, (page 115).

soie filée d'Italie, du café de Turquie, de l'huile, du drap et du linge fin de Hollande, du lin d'Irlande, etc.

A cette époque, la Compagnie des Indes Orientales était extraordinairement florissante, de même que le commerce avec les Antilles et les deux Amérique.

A partir de ce moment, il s'agit de véritable colonisation : 1732 : Colonisation de la Géorgie; 1749 : Fondation de la Nouvelle Ecosse; en 1753 : Le commerce avec le Levant est déclaré libre moyennant le paiement d'un forfait de 20 £ à la Compagnie.

En 1763, le traité de Paris assure le Canada à l'Angleterre.

Une enquête du Parlement menée entre 1765 et 1798 révèle que les quais « légaux » s'étendaient sur 1.419 pieds, et que les quais auxiliaires (« sufferance wharves ») s'étendaient sur un espace double. Alors que 120.000 hogsheads de sucre étaient parvenus à Londres dans l'espace de trois mois, les quais légaux n'avaient place que pour 32.000, les quais auxiliaires que pour 60.000. Les moyens dont disposait le port devenaient donc manifestement insuffisants pour son trafic.

En 1789, on construisit le *dock Brunswick* utilisé pour finir d'équiper les navires nouvellement construits et réparer les avaries des autres. Il fut incorporé en 1806 au système des docks des Indes Orientales.

Le résultat de ces diverses mesures avait été le développement croissant du trafic du port. En 1794, 3.663 navires ayant un tonnage de 620.000 tonnes l'avaient fréquenté. Cependant des plaintes ne cessaient de s'élever : comme le trafic grandissait, les

propriétaires de quais, qui jouissaient d'un véritable monopole, en profitaient pour faire payer chèrement leurs services. Les lieux de débarquements étaient de plus en plus insuffisants. Il en résultait des pertes et des vols dont souffraient marchands et propriétaires de navires. La rivière était engorgée. Alors que les moyens de débarquement étaient les mêmes que cent ans auparavant, le trafic s'était considérablement accru. En 1796, une pétition fut portée devant le Parlement. Cette pétition n'eut pas de résultat immédiat. En 1797 et en 1798, de nouvelles propositions furent émises. Enfin, en 1799, le Parlement approuva une requête des marchands des Indes Occidentales tendant à la construction d'un dock, le Dock des Indes Occidentales sur l'emplacement de l'Île aux Chiens. A ce moment commence une ère nouvelle dans l'histoire du port. Nous croyons pouvoir l'appeler « *Ere des Docks* ».

SECTION VI

De 1802 à 1908. Ere des docks.

Cette période est également celle de l'utilisation de la vapeur. Cette invention a révolutionné la navigation, non seulement au point de vue des méthodes apportées dans les constructions navales, mais aussi par l'apport d'un élément nouveau, jusqu'alors inconnu dans la navigation : la certitude. Que les vents soient ou non favorables, un vapeur peut partir à date fixe et arriver à peu près de même. Les navires à vapeur font de plus nombreux voyages que les voi-

liers dans un laps de temps égal. Il devenait urgent, pour cette raison, de multiplier les lieux de débarquement et les moyens d'évacuation du port.

Le dix-neuvième siècle apparaît comme un long et patient effort dans ce sens : la rivière est approfondie, de nouveaux quais, appontements et bassins clos sont édifiés. La création des docks munis de magasins permet d'éviter le paiement immédiat des droits de douane, ces magasins étant surveillés par les douaniers. De la sorte, d'un autre côté, les étrangers pouvaient acheter franchises de taxes les marchandises entreposées, mesure propre à en diminuer le prix et de nature, par conséquent, à attirer les acheteurs. En dehors des entrepôts des docks, plusieurs autres lieux ont été désignés dans le même but par les commissaires des douanes.

En 1802, le *dock des Indes Occidentales* fut inauguré. Couvrant un espace d'eau de 98 acres, il était entouré de murailles. Un fossé de deux mètres d'eau en interdisait l'accès. Il se composait de deux parties : L'une était consacrée au débarquement des marchandises arrivées, la seconde affectée au chargement des navires en partance. Les navires étaient halés par des hommes ou des bateaux à rames à travers les docks. En lui accordant, en 1800, un acte d'incorporation, le Parlement lui avait concédé le monopole du commerce des Indes pendant 21 ans.

En 1805 : inauguration des *Docks de Londres* couvrant une surface d'eau de 34 acres. En leur accordant, en 1800, un acte d'incorporation, le Parlement avait décidé que tous les navires chargés de vin, d'eau

de vie, de tabac et de riz devraient les utiliser, sous peine de forfaiture, pendant 21 ans.

Les bénéficiaires de l'insuffisance des quais et ap-pontements, c'est-à-dire leurs propriétaires qui possé-daient également des magasins dans le voisinage, de même que les propriétaires des allèges sur lesquelles les navires chaque jour plus nombreux devaient trans-border leurs marchandises, auraient voulu que cette situation dure toujours. Ils voyaient avec défaveur la construction des docks et s'ingéniaient à leur trouver toutes sortes d'inconvénients. Pour pallier au tort que ne pouvaient manquer de leur faire les docks, le Parlement inventa ce qui est connu sous le nom de « clause des eaux franches » (free water clause) : Les péniches pourraient entrer et circuler gratuite-ment dans les docks si elles s'y rendaient pour appor-ter des marchandises aux navires en partance ou pour en recevoir de ceux venant du dehors. Peut-être faut-il chercher dans ce régime l'importance, toujours très grande, des péniches dans la vie du port. En tout cas, on est tellement habitué à elles, qu'on les juge indispensables. Ce sont d'excellents agents de liaison d'une assez grande capacité.

Grâce à ce système, les propriétaires d'allèges ne perdaient pas leur position et les propriétaires de quais riverains et de magasins étaient en mesure de continuer leurs affaires et même de concurrencer les docks, en allant, pour ainsi dire, leur chercher la nour-riture dans la bouche.

Le succès des Docks fut cependant tel que de nou-veaux furent bientôt conçus.

Le *Dock des Indes Orientales*, autorisé en 1803, fut

ouvert en 1806. Il couvrait une surface d'eau de 29 acres 3/4. Son monopole expirait en 1826.

Vers 1807, divers docks sont construits à Rothe-rhyth pour le débarquement de bois, de chanvre, de lin, de goudron. Ils sont l'embryon de l'ensemble de docks appelés aujourd'hui *Surrey Commercial Docks*.

En 1815, la navigation à vapeur apparut sur la Tamise.

Comme les compagnies de docks profitaient de leur monopole pour faire payer lourdement leurs services, un revirement se produisit au sein du Parlement. Quand, en 1825, il autorisa par un bill le dock Sainte Catherine, il posa le principe de la libre concurrence en matière commerciale. Privilèges et immunités ne seraient plus accordés.

En 1828, le *dock Sainte Catherine* fut inauguré. Il est à la fois le plus petit. (Surface d'eau de 10 acres et demi) et le plus proche de la Cité. Les navires jaugeant plus de 1000 tonnes ne pouvaient y entrer.

En 1830 : 57 navires à vapeur avaient visité le port.

En 1834, la *Banque de Londres et de Westminster* fut fondée.

En 1855, les Compagnies des docks en appelèrent sans succès au Parlement pour le retrait de la « clause des eaux franches ». Le résultat fut une guerre de tarifs entre docks et propriétaires de quais et appontements en rivières, et entre docks.

Jusqu'en 1854, la corporation de la Cité avait réclamé le contrôle de la rivière. Un acte du Parlement de 1854 créa un nouvel organisme de douze membres. Six devaient être membres de la Corporation de la

Cité, les six autres représentaient Trinity House, le Lord Amiral et le Conseil privé. Ce corps était investi du contrôle du lit et du rivage de la Tamise de Staines à Yantlet. Il se développa et, en 1886, un conseil subordonné fut chargé de surveiller la partie supérieure de la Tamise. Il fit draguer la rivière et créa de nouveaux emplacements où les bateaux pourraient être amarrés.

En 1855, le *Royal Victoria dock*, situé entre Black-wall reach et Gallions Reach, est ouvert à la circulation. Il répondait mieux que ses prédécesseurs aux dimensions nouvelles des navires et couvrait une surface d'eau de cent acres.

En 1860, le port possédait 2.943 navires représentant un tonnage de 919.591 tonnes, soit 1/4 du tonnage britannique de l'époque¹.

Le trafic du port se décomposait de la façon suivante :

1° a) *Cabotage à l'entrée* : 18.365 navires dont 15.514 voiliers anglais et 19 étrangers, 2.832 vapeurs anglais, pas un seul étranger; les tonnages étant respectivement de 2.151.544 tonnes, 1.708 et 1.001.309.

b) *Cabotage à la sortie* : 8.818 navires dont : 6.915 voiliers anglais, d'un tonnage global de 471.133 tonnes, 10 voiliers étrangers d'un tonnage total de 2.862 tonnes, 1.893 vapeurs anglais d'un tonnage global de 603.009 tonnes. Au total : 3.169.861 tonnes à l'entrée et 1.077.004 à la sortie.

2° *Commerce colonial* :

a) *à l'entrée* : 2.628 navires dont 1.889 voiliers britanniques d'un tonnage total de 731.677 tonnes, 273

(1) CAPPER, ouvrage précité, (page 170).

voiliers étrangers d'un tonnage total de 132.821 tonnes, 66 vapeurs britanniques d'un tonnage total de 28.368 tonnes. Pas un seul vapeur étranger.

b) *à la sortie* : 1.183 voiliers britanniques d'un tonnage total de 600.427 tonnes, 135 voiliers étrangers d'un tonnage total de 78.690 tonnes, 63 vapeurs anglais d'un tonnage de 26.511 tonnes.

Au total : 892.886 tonnes à l'entrée et 705.628 à la sortie.

3° *Commerce avec les pays étrangers* :

a) *à l'entrée* : 2.587 voiliers britanniques d'un tonnage global de 488.460 tonnes, 4.122 voiliers étrangers d'un tonnage total de 876.690 tonnes, 1.778 vapeurs anglais d'un tonnage total de 580.406 tonnes, 1.778 vapeurs étrangers d'un tonnage global de 142.888 tonnes.

b) *à la sortie* : 1.296 voiliers britanniques d'un tonnage global de 230.795 tonnes, 3.707 voiliers étrangers d'un tonnage global de 767.037 tonnes, 1.519 vapeurs anglais d'un tonnage global de 456.613 tonnes, 438 vapeurs étrangers d'un tonnage global de 134.560 tonnes.

Au total : 2.088.544 tonnes à l'entrée, 1.589.005 à la sortie.

Le nombre des vapeurs anglais augmenta considérablement pendant cette période à cause des demandes provoquées par la guerre de Crimée.

En 1864, les Compagnies des docks de Sainte Catherine et de Londres fusionnent sous le nom de Compagnie des docks de Londres et de Sainte Catherine.

En 1868, le Millwall dock est ouvert. Ce dock couvrait une surface d'eau de 36 acres et demi.

En 1880 : inauguration du *Royal Albert Dock*, à ce

moment le plus vaste du monde. Il fut éclairé à l'électricité et on creusa un chenal de communication avec le *Victoria dock*. Ce système devait être complété en 1921 par le *dock Georges V*, le plus étendu de tous et accessible à toute heure aux navires de 20.000 tonnes. C'est un étonnant ensemble de docks couvrant aujourd'hui une superficie de 240 acres, avec dix milles de quais. Ce dock attira immédiatement de nombreux bateaux. Les autres Compagnies abaissèrent leurs tarifs et celle des Docks des Indes Orientales décida d'édifier un dock encore mieux outillé à Tilbury.

Le *Dock de Tilbury* fut commencé en 1882 et inauguré en 1886. Il avait coûté £ 2.800.000 au lieu de £ 1.100.000 que prévoyaient les devis. Profond de 38 pieds, il couvrait une superficie de 73 acres.

En 1889, la compagnie des Docks des Indes Orientales et Occidentales et celle des Docks de Londres et Sainte Catherine conclurent un accord pour cesser la guerre de tarifs. La Compagnie des Indes Orientales et Occidentales ne pouvait payer ses actionnaires privilégiés et fut en passe de faire faillite.

Le service de la *Conservation de la Tamise*, dont il a été question plus haut, ne s'étant pas montré à la hauteur de sa tâche, le Board of Trade désigna en 1896 une commission, connue sous le nom de « Commission de la Navigation sur le Cour inférieur de la Tamise » (*Lower Thames navigation Commission*) ou *Wolfe Barry Commission*, du nom de son président. Chargée d'étudier le dragage de la Tamise entre la crique de Thorny et le Nore, elle conclut à la nécessité d'un chenal d'une profondeur de 30 pieds jusqu'à Gravesend alors que le chenal existant n'en avait pas

plus de 16. Cette recommandation resta lettre morte, le Service de la Conservation ne jouissant pas de revenus suffisants pour exécuter le travail. De plus, certains usagers du port regardaient d'un mauvais œil un relèvement possible des taxes. D'autres pensaient que la mesure serait inefficace parce que les chenaux d'accès des docks auraient été plus élevés que le lit de la rivière après dragage.

La concurrence à outrance entre les Compagnies eut pour résultat d'abaisser le prix de leurs services, mais aussi de les ruiner. La *clause des eaux franches* était une cause supplémentaire de manque à gagner, et même de sérieux déficits. Les docks avaient été construits pour des raisons fiscales autant que commerciales, pour limiter la fraude à l'égard des douanes; mais la nouvelle politique libre-échangiste devait fatalement avoir pour conséquence une diminution des recettes des docks, leur utilisation cessant d'être obligatoire. En 1899, le Comité des Docks de Londres et des Indes déposa au Parlement une proposition tendant à obtenir la permission de percevoir un droit sur les allèges fréquentant les docks, ainsi que sur les marchandises par elles transportées; les propriétaires d'allèges transportant alors de 70 à 80 % des marchandises parvenant aux docks de ces derniers aux quais et appontements en rivière. Les docks avaient encore à souffrir de la coutume du port qui veut que le bateau transporteur assure l'assortiment des marchandises avant délivrance et les livre soit sur les péniches, soit à quai. Dans bien des cas l'assortiment ne peut être effectué immédiatement sur les quais qui se congestionnent. En même

temps, les péniches qui attendent leur chargement encombre les docks. Ces divers inconvénients et la cherté qui en résultait donnèrent à Londres une mauvaise réputation parmi les propriétaires de navires qui avaient encore à se plaindre du manque de frêt de retour. Ce bill fut cependant repoussé avec violence, mais le Gouvernement, jugeant le port de Londres « d'importance nationale », décida qu'une commission d'enquête serait nommée.

Un mandat (warrant) du 21 juin 1900 de la Reine Victoria, contresigné par Sir M. W. Ridley, nomma une commission. En 1901, l'enquête n'étant pas terminée, un nouveau mandat fut délivré par Edouard VII, contresigné par l'Honorable C. T. Ritchie (promu plus tard à la dignité de Lord Ritchie of Dundee) et la commission fut remaniée. Son rapport fut terminé en juin 1902. Il recommandait la création d'une nouvelle autorité ou d'un trust public qui succéderait à tous égards :

1° aux *Compagnies de docks*.

2° au *Service de conservation de la Tamise* au-dessous de Teddington.

3° à la *Compagnie des bateliers*.

La conclusion de ce rapport mérite d'être citée in extenso : « Nous désirons dire que notre enquête sur le port de Londres nous a convaincus de ses splendides avantages naturels. Parmi ceux-ci : la position géographique du port, l'importance, la richesse de la population placée dans l'arrière-pays, la facilité de son accès du côté de la mer; les marées visitant la rivière, assez fortes pour amener le trafic dans toutes ses parties, mais pas assez violentes pour rendre la

navigation difficile; le long des rives, des espaces de terrain propices à l'établissement de docks et à toute utilisation commerciale. En plus de ces avantages, Londres possède des docks qui, bien que n'étant parfois pas au niveau des besoins modernes, sont cependant vastes et susceptibles de nouveaux développements. Les insuffisances de Londres, en tant que port, ne sont pas dues à quelque circonstance physique, mais à des causes qui peuvent facilement être éludées par une meilleure organisation des autorités administratives et financières. La grande augmentation dans la dimension et le tirant d'eau des bâtiments de mer, a rendu nécessaires de vastes travaux à la fois dans la rivière et dans les docks, mais la dispersion des pouvoirs entre plusieurs autorités et Compagnies a empêché l'exécution systématique d'améliorations adéquates; c'est pour cela que le port n'a pas, depuis quelque temps, marché de pair avec le développement de la population et du commerce moderne, et qu'il présente des symptômes tendant à montrer qu'il perd par rapport à d'autres ports britanniques ou étrangers, ce rang qu'il a si longtemps tenu. Il ne peut être remédié aux insuffisances du passé sans faire des dépenses considérables. Nous sommes cependant convaincus que s'il est fait montre d'énergie dans cette question d'intérêt national, il n'y a aucune raison de craindre que la prospérité du port de Londres soit ruinée pour toujours ».

Ce rapport mettait donc en lumière les points faibles de la cuirasse. En le discutant, on reconnaissait l'exactitude de ses conclusions, mais rien ne se faisait. C'est alors que M. Lloyd George se décida,

comme nous l'avons vu dans le précédent chapitre, à prendre l'affaire en mains. A ce moment commence avec la création de l'Autorité du port de Londres, l'époque actuelle qui va être examinée dans ses grandes lignes dans le chapitre suivant.

CHAPITRE IV.

Le port dans son état actuel.

SECTION I.

L'Autorité du port de Londres. — Son œuvre.

Le port d'aujourd'hui nous apparaît donc comme le résultat du travail accumulé pendant plusieurs siècles. Malgré cela et malgré les nombreux avantages naturels dont il a été question au chapitre II, il était cependant en péril au début du dix-neuvième siècle en raison de la concurrence d'autre ports britanniques ou continentaux, mais aussi du fait de certains intérêts particuliers qui perdaient de vue l'intérêt général et du manque absolu d'unité de direction. Il fallait donc trouver un moyen de satisfaire et de concilier les divers intérêts particuliers tout en sauvegardant l'intérêt général et réaliser en même temps l'indispensable unité de direction. Seul, le Gouvernement Central disposait d'assez d'autorité pour entreprendre cette tâche.

Il y réussit avec un rare bonheur en instituant un organisme spécial, connu sous le nom d'*Autorité du Port de Londres* (London Port Authority).

Une loi de 1908, dite *Port of London Act*, trans-

féra à cette administration les docks et l'autorité sur eux, les fonctions et les pouvoirs du service de conservation de la Tamise, de l'embouchure à Teddington, et celles de l'Association des Bateliers touchant la réglementation de la navigation sur la Tamise. La loi déclarait que les fonctions de cette administration seraient « d'étudier l'état du fleuve ainsi que les aménagements et facilités du port de Londres et, sous certaines réserves (autorisation gouvernementale, approbation du Parlement), de prendre les mesures nécessaires en vue de leur amélioration ». Seules restaient en dehors de la compétence de l'autorité :

1° Les questions relatives à l'état sanitaire du port, qui entrent dans les attributions de la Corporation de la Cité de Londres.

2° Les questions relatives à l'éclairage, au service des bouées de mouillage et au pilotage qui ressortissent de *Trinity House*.

3° Les questions de police du fleuve réservées à la police métropolitaine.

Composition de l'autorité du Port de Londres :

Cet organisme comprend 28 membres dont certains sont nommés d'autorité par des corps publics, les autres étant élus par les intérêts privés.

a) 10 membres élus par des corps publics :

Un est élu par l'Amirauté; deux sont élus par le Ministère du Commerce (Board of Trade) et le Ministère des Transports, l'un des deux devant être nommé après consultation des organisations ouvrières jugées les plus dignes d'être consultées;

quatre membres sont désignés par le Conseil du Comté de Londres, deux devant être membres dudit conseil; deux membres sont désignés par la Corporation de la Cité de Londres, l'un devant en être membre, le second devant être choisi après consultation des organisations ouvrières qualifiées; enfin, un membre est désigné par *Trinity House*.

b) 18 membres élus.

17 sont élus par ceux qui paient, en connexion avec le port, des taxes et droits divers, c'est-à-dire par les maîtres de quais en rivière, par ceux qui exploitent les entrepôts publics et pour les propriétaires de bateaux du fleuve. Un membre est élu par les propriétaires de quais (*Wharfingers*).

Le Président et le vice-président peuvent être choisis en dehors de ces vingt-huit membres.

Le premier président fut désigné par le Gouvernement. Ce fut Sir Hudson E. Kearley, membre du Parlement. Il devint Baron Devonport en 1910 et Vicomte Devonport en 1917. Il connaissait parfaitement bien la question pour l'avoir étudiée avec M. Lloyd George. Il fut chargé de la présidence jusqu'en 1925, date à laquelle Lord Ritchie de Dundee lui succéda à cet honneur.

Cette composition paraît assez judicieuse, et notamment la part prise par le Gouvernement dans l'administration. Le port de Londres, de par l'importance de son trafic, qui représente en valeur plus du tiers des importations et exportations britan-

niques, et de par sa population nombreuse ¹ est vraiment d'importance nationale.

Toutes les fonctions sont gratuites et les élections ou nominations ont lieu tous les trois ans.

Les moyens financiers ordinaires dont dispose l'Autorité du Port de Londres sont constitués par les droits payés par les usagers du port. L'Autorité a cependant dû recourir à l'emprunt pour entreprendre de gros travaux dont il sera question plus loin. Les droits perçus doivent donc couvrir les diverses dépenses afférentes à l'entretien du port, les intérêts des emprunts, des versements aux fins d'amortissement; l'excédent doit être dépensé dans l'intérêt du port. Les droits ne sont d'ailleurs pas calculés dans un esprit de lucre, mais seulement pour couvrir les dépenses.

Selon un rapport publié en 1930, les frais de l'administration, malgré l'utilisation d'un outillage nécessitant moins de main-d'œuvre, sont 80 % plus élevés qu'en 1909 pour les marchandises, de 37 ½ % pour les bateaux. Signalons tout de suite que le salaire minimum d'un docker est de douze shillings par jour, soit 15 francs or. L'Autorité du Port de Londres a quelques douze mille personnes à son service : certaines travaillent dans les docks et les entrepôts et en assurent la surveillance, d'autres s'occupent de l'approfondissement du chenal de navigation; certains sont de véritables agents percepteurs chargés de faire payer les usagers des docks et des entrepôts, d'autres surveillent le rivage, ou sont proposés à l'entretien des bâtiments et du matériel de

(1) Plus de neuf millions d'habitants en comptant certaines agglomérations faisant un tout économique avec la capitale, malgré une dénomination différente.

chemin de fer, d'autres sont des hommes de peine, etc. L'autorité du port est en effet propriétaire d'un petit réseau de chemin de fer circulant à travers certains docks et de dragueuses chargées d'entretenir un chenal profond dans la rivière.

Comme nous l'avons vu au chapitre II, l'autorité du port paie des employés chargés de manipuler les marchandises (échantillonnage, pose d'étiquettes, assortiment, mélanges) et des experts divers, etc.

Entre le *Nore*, bateau phare stationné à l'embouchure de la Tamise, et le lieu d'amarrage, chaque capitaine de navire a dû produire les papiers destinés à prouver la nationalité et la provenance du navire, le manifeste, une patente de santé, etc. Le débarquement des marchandises est contrôlé au moyen du manifeste du bateau. Quand le destinataire a reçu son connaissement, il se rend au bureau de la Compagnie de navigation pour payer le fret, s'il y a lieu. Ce document y est déchargé (released) en y portant les mots : « A l'officier principal du port de Londres : Vous pouvez délivrer les marchandises mentionnées dans ce document ». Le destinataire doit ensuite envoyer son connaissement aux docks en demandant à être informé de la date à laquelle il pourra faire retirer sa marchandise.

Les marchandises sont envoyées dans un des grands hangars, édifiés pour la plupart parallèlement aux quais. Le gardien note sur un livre toutes les marchandises entrées ou sorties du magasin. Au moment de la délivrance, le charretier ou le propriétaire d'allège signe un reçu sur lequel est mentionné le bon état (cleaned receipt) ou le mauvais, des colis délivrés.

Les agents des douanes examinent à leur débarquement toutes les marchandises transportées dans les hangars. Celles qui sont sujettes à un droit de douane ne pourront être délivrées au destinataire avant qu'il ait produit un document des douanes (Custom House) certifiant que les droits ont été acquittés et que les marchandises peuvent être délivrées. Si le destinataire veut prendre livraison plus tard, les marchandises sont transportées dans des entrepôts placés sous la surveillance des agents des douanes. Le gardien établit un document à souches dont il remet une partie au propriétaire des marchandises. Ce gardien ne laissera partir ces dernières que sur ordre écrit d'un officier des douanes. Les magasins du port (hangars de transit ou entrepôts) ont une capacité supérieure à un million de tonnes. On y trouve les marchandises les plus diverses (thé, tabac, vins, spiritueux, soieries, produits médicinaux, parfums divers, ivoire, etc.).

A Gravesend, un officier des douanes monte sur chaque bateau arrivant et demande au capitaine une liste des marchandises taxables qu'il a à son bord pour l'usage de l'équipage et des passagers, il questionne l'équipage et examine le navire de très près pour s'assurer que rien n'a été caché. Certains articles dangereux, tels que des explosifs, des pétroles, certaines fibres, le celluloïd, les acides et produits chimiques inflammables, doivent être déposés loin de toute habitation, dans des entrepôts spéciaux.

Les hommes des allèges doivent connaître tous les quais et appontements, bouées et lieux d'amarrage spéciaux, de même que tous les docks du port. La

compagnie des bateliers leur fait subir un examen. Ceux qui réussissent ont le titre de « hommes libres de la rivière » (Free men on the river). Ils sont capables de diriger un chaland de Teddington à la mer.

Connaissant maintenant les attributions générales de l'Autorité du Port de Londres, il est intéressant d'analyser brièvement son œuvre et les améliorations diverses dont le port lui est redevable.

L'Autorité a dressé un programme de travaux répartis entre trois catégories et en raison directe de leur urgence : 1° les travaux urgents ; 2° ceux qu'il serait opportun d'exécuter ensuite pour permettre au port de rester au niveau des besoins ; 3° ceux qu'il conviendrait d'entreprendre dans certaines éventualités.

Les principales améliorations ont concerné le fleuve et les docks.

A. Améliorations concernant la rivière.

Bornons-nous à dire qu'avant 1909, la profondeur du chenal, dans l'estuaire et jusqu'à Gravesend, était de 25 pieds (7 m. 60) aux basses marées de vive eau, de 18 pieds (5 m. 50) de Gravesend à Cold Harbour Point, de 15 pieds seulement (4 m. 60) de Cold Harbour Point à l'entrée du Royal Albert Dock ; à partir de ce point, elle ne dépassait pas 4 mètres. L'autorité insista auprès du Parlement sur l'insuffisance de ces profondeurs en faisant valoir que certains navires ayant un tirant d'eau de 27 pieds (8 m. 20) fréquentaient le port. Le Parlement ordonna alors le creusement d'un chenal d'au moins trente pieds (9 m. 15)

aux basses marées de vive eau, sur une largeur de 1000 pieds, (305 mètres) jusqu'à Grasevend. Ce programme a été exécuté.

Actuellement, de Tilbury à Cold Harbour Point, profondeur de 30 mètres sur une largeur de 305 mètres; de Cold Harbour Point au Royal Albert Dock, soit 9 kilomètres 600 mètres de long, le chenal est profond de 27 pieds sur une largeur de 600 (8 m. 20 et 190 mètres). Entre ce dock et le West India dock, séparés par une distance de 4 milles (6 kilomètres), ce chenal est moins régulier. Il est profond de 20 pieds en moyenne sur une largeur de 600 pieds (6 m. 10 sur 180 mètres). Le chenal se continue jusqu'au Pont de Londres où des navires de moyen tonnage peuvent parvenir.

Selon un mémoire publié en 1930 par D. Owen, manager général du port, ces travaux avaient coûté £ 2 millions, soit 50 millions de francs or.

L'Autorité du port de Londres ne limita pas son activité à l'approfondissement du chenal de navigation de la Tamise. Elle approfondit aussi certains docks, en fit construire de nouveaux et perfectionna l'outillage tout en cherchant à améliorer les conditions du travail. Voici les principales améliorations apportées depuis 1909 à chacun des grands systèmes de docks en suivant leur ordre naturel en descendant la Tamise.

A. Dock de Londres et Sainte Catherine.

Edification d'un hangar à deux étages; élargissement d'un quai situé dans la partie Nord du dock de Londres; construction d'une jetée en béton armé

avec un hangar annexe, à deux étages et également en béton armé, affecté aux marchandises en transit; installation de pompes permettant de maintenir le niveau de l'eau à 4 pieds, 6 pouces (1 m. 40) au-dessus du niveau du fleuve à *marée haute*; création d'un nouveau bassin, le *Wapping basin*, terminé en 1927.

B. *Docks India et Millwall.*

La cale sèche du *Millwall dock* fut agrandie pour pouvoir recevoir des navires de plus fort tonnage. Elle mesure maintenant 550 pieds de long (168 mètres). Neuf nouveaux hangars ont été construits pour les marchandises en transit. Le chenal de communication entre le bassin de Blackwall et celui des importations du système des Indes occidentales a été élargi, de même que le quai Nord de ce dernier bassin; création, en 1920-1921, d'un dépôt central avec atelier dans les West India Docks (1920-1921). Aménagement d'un hangar pour la réception de viandes frigorifiées; construction d'une nouvelle entrée pour le dock du Sud dans le système des docks des Indes Occidentales.

C. *Système des docks royaux.*

Création, en 1911-1912, d'une station de pompes susceptible d'élever de 75 centimètres le niveau de l'eau dans le *Royal Albert dock* et dans le *Royal Victoria dock*; agrandissement, entre 1912 et 1914 d'une cale sèche donnant dans le Royal Albert Dock; aménagement d'un magasin frigorifique dans le Royal Albert dock (1914-1918); construction d'une salle de triage supplémentaire (1919-1920); construction d'un

hangar destiné à servir d'annexe à l'entrepôt des tabacs (1924-1925); édification, entre deux jetées du *Victoria dock*, d'un entrepôt à six étages affecté à l'emmagasiner et la manutention des barils de tabac; aménagement d'un nouveau quai dans le dock *Victoria* et d'un bassin à marée communiquant avec la Tamise; installation d'un local destiné à la manutention et l'expédition des viandes frigorifiées; construction d'un nouveau local pour les recevoir du côté Nord du canal de jonction des docks *Victoria* et *Albert* et *George V*; construction d'un nouveau dock couvrant une partie de l'espace situé entre le *Royal Albert dock* et la Tamise (1912-1921).

D. *Docks de Tilbury.*

Agrandissement du grand bassin (1912-1917); établissement, en rivière, d'une jetée à marchandises (1915-1921); installation d'une gare de voyageurs (service *Tilbury-Dunkerque*); mise en service, en 1930, d'un débarcadère pour voyageurs, construit sur la rivière et légèrement en aval des docks.

E. *Système des docks du Surrey.*

Création d'un hangar d'une superficie de 75.000 pieds carrés (7.000 mètres carrés) dans le voisinage du *Greenland dock* (1919-1920); le dock *Québec*, placé entre le dock de *Russie* et le dock du *Canada*, le plus périphérique du système en partant de la Tamise, est mis en service pour le bois.

Trois nouveaux hangars sont mis en service en 1928; création de nouveaux mouillages pour le déchargement du bois avec magasins; édification d'une

station de pompes destinée à maintenir un niveau constant dans tout le système.

Les docks dont, en 1909, la longueur de quais était de 41 milles 7, soit 67 kilomètres, disposaient, 20 ans après, de 45 milles, 25 de quais, soit 73 kilomètres.

Le rapport de l'Autorité publié en 1930 met en évidence que la superficie totale des terrains gérés par elle était passée de 2.700 acres en 1909 à 3.668 acres (1500 hectares) en 1930. Ce même document nous apprend que l'Autorité du Port disposait de 970 grues en 1909 et de 1.500 en 1930.

Depuis la guerre, des améliorations continuelles sont apportées aux quais et sas, aux chemins de fer, aux appareils de chargement (grues à vapeur, grues hydrauliques et électriques, cabestans, etc) aux portes des bassins; des installations spéciales pour recevoir les grains (élévateurs flottants), et des installations électriques ont été créées; des sommes élevées ont été consacrées à des magasins frigorifiques, à l'entretien des hangars, à la création de nouveaux docks.

Dans le domaine du travail, l'Autorité s'est attachée à remédier au phénomène fâcheux du travail intermittent qui est une plaie pour de trop nombreux travailleurs de Londres et notamment pour les dockers. D'une part, elle emploie un personnel régulier, d'autre part elle n'emploie que des ouvriers qui ont été enregistrés. Elle indique les conditions de l'enregistrement. En 1929¹, 36.000 personnes étaient

(1) Cf. *New Survey of London Life and Labour*, page 401, livre III éditée par Kings and Sons Ltd en 1930.

enregistrées et environ un millier d'hommes faisaient un travail de docker dans les manufactures installées le long de la Tamise, (fabriques de ciment, manufactures de câbles, etc). En moyenne 26.000 dockers travaillaient chaque jour au port. Tous ne travaillaient pas également :

46 %, soit environ 16.000, ont été employés toute l'année.

16 % ont été employés 5 jours par semaine.

15 % l'ont été pendant 4 jours.

13 % l'ont été pendant 3 jours.

7 % l'ont été pendant 2 jours.

2 % l'ont été pendant un jour.

Un peu moins de 1 % l'ont été pendant moins d'un jour par semaine.

Le minimum de salaire quotidien est de douze shillings.

Il est dit, dans l'ouvrage que nous venons de citer, que le port compte moins de travailleurs intermittents à cause des lois nouvelles qui font que le chômeur touche une allocation de chômage et aime mieux ne pas attendre aux portes des docks, comme autrefois.

Etude des différents éléments du port.

Nous avons déjà vu que les mots « *Port de Londres* » s'appliquent à l'ensemble de quais, appontements, jetées en rivière avec leurs magasins, docks avec leurs hangars et entrepôts disposés entre l'écluse de Teddington et une ligne imaginaire partant de Warden point, dans l'île de Sheppey (Kent), et abou-

tissant à la crique d'Havengore dans l'Essex. C'est donc suivre une véritable division d'après nature que d'étudier d'abord le cours de la Tamise entre ces deux points extrêmes et, ensuite, les docks. Les magasins du port de Londres en ville ont été étudiés accessoirement au chapitre II.

I. La Tamise de la limite maritime du port à Teddington.

Les navires se rendant à Londres savent qu'ils entrent « dans ses eaux » un peu avant d'arriver au vaisseau du Nore, bateau phare stationné à l'embouchure et légèrement en retrait de la limite maritime précitée. Le navire remontant la rivière passe en vue de Shœburyness qu'il laisse à sa droite. Un fort orienté vers l'est et dont les canons ont, paraît-il, un rayon d'action de 14 milles, protège l'entrée de la Tamise. D'autres forts et des poudrières sont visibles sur les rivages du Kent. Avant d'arriver à Leigh, nous trouvons le phare Chapman et plus loin, à notre droite, l'île de Canvey, autrefois colonisée par des Hollandais. A partir de ce point, appelé *Sea Reach*, la Tamise se resserre progressivement. A droite, nous apercevons les appontements et les magasins en fer de Thames Haven et de Shell Haven où sont obligatoirement débarqués tous les pétroles venant à Londres. La moitié des pétroles destinés à l'Angleterre y seraient importés. Après *Sea Reach*, nous pénétrons dans la partie du cours appelé *Lower Hope*. Nous distinguons, à droite, des pontons fréquentés par des chalands, qui y reçoivent de la

poudre à canon. Ils arborent un drapeau rouge et une ligne rouge est tracée sur leur coque. Entre deux criques, sur notre gauche, une batterie de canons à l'endroit appelé *Cliff Creek*. En face de *Cliff Creek* et sur notre droite, le Fort de Tilbury Est. Les nombreuses petites criques de cette zone constituent autant de petits ports naturels et très actifs. La fin de *Lower Hope* et le commencement de *Gravesend Reach* nous sont signalés par l'entrée du *Medway Canal* sur notre gauche et le Fort de Tilbury sur notre droite. Pendant la guerre, un pont de bateaux avait été établi un peu en avant de ce fort. Cette zone est fréquentée par des chalands chargés de poudre et de nombreuses péniches chargées de charbon venant de Newcastle ou de Cardiff. C'est à cet endroit que se tiennent les canots automobiles des douaniers qui inspectent les navires. Sur notre gauche, Gravesend, où on prend un pilote de rivière et où on reçoit la visite des officiers de santé. Sur notre droite, le débarcadère pour passagers qui précède les docks de Tilbury. On peut voir, dans le voisinage de Tilbury, quelques grandes cheminées appartenant à de nombreuses et actives usines de ciment. Les chalands affectés au transport de ce produit ont une lettre blanche sur le fond rouge de leur voile, pour indiquer la manufacture de ciment pour laquelle ils travaillent.

On aperçoit également dans cette zone d'importantes fabriques de papier travaillant avec les pulpes de bois arrivant de Scandinavie, de Terre-Neuve ou du Canada; sur notre droite, l'important dock de Tilbury. La rivière dessine ensuite un coude dont

la première branche est *Northfleet Hope* et la seconde *Saint Clement's Reach*, parfois appelée aussi *Fiddler Reach*. Sur ce parcours sont amarrés quelques vieux vaisseaux. Deux d'entre eux, l'« Exmouth » et le « Cornwall » sont des pénitenciers; l'« Aréthuse » est un bateau école à bord duquel on apprend divers métiers manuels et des notions rudimentaires de navigation. Il en est de même du « Warspite »; le « Worcester », autrefois navire école de la marine nationale remplit aujourd'hui les mêmes fonctions pour les élèves officiers de la marine de commerce. Quelques bateaux du Service de Santé pour les isolés (petite vérole) sont stationnés à *Long Reach*. Un vaste hôpital de contagieux est dans ces parages. La zone de *Long Reach* est couverte de wharfs, à notre droite surtout. Une ligne partant de Purfleet à notre droite et aboutissant à la crique de Dartford sur notre gauche, indique le commencement de la zone appelée *Erith Rands* continuée par *Erith Reach* et *Halfway Reach*. Nous laissons sur notre droite le bassin de Dagenham et un chantier naval où les vieux navires sont démantelés. Cette zone compte également de nombreux wharfs et jetées. Ils desservent des manufactures riveraines : scieries mécaniques, fabriques de câbles, magasins de munitions, fabriques d'engrais et de produits chimiques. On extrait, à Erith, du terreau (moulding sand) qu'on expédie dans tout le pays. *Halfway Reach* se continue par *Barking Reach*, continuée elle-même par *Gallions Reach*, à partir de la crique de Barking. La zone située à notre droite est un véritable enchevêtrement de quais et d'appontements très fréquentés. Plus

haut, toujours sur notre droite, l'immense système des docks royaux qui couvre environ 240 acres et dix milles de quais.

En face du quai *George V*, s'étend l'arsenal de *Woolwich*; les deux rives de cette zone sont extraordinairement actives et les piers, jetées et appontements y sont nombreux parce que des industries sont installés dans le voisinage. Un bac à vapeur assure la liaison entre les deux rives et un tunnel passe sous la Tamise. Tout près du point où aborde le bac, sur la rive droite, nous apercevons le chantier de constructions navales de *Woolwich*, célèbre pour les vaisseaux de ligne qu'on y construisait du temps de Nelson. Il est aujourd'hui désaffecté : Des « murs d'acier » ont succédé aux « murs de bois » qui défendaient autrefois l'Angleterre. Un peu plus haut, toujours à notre gauche, de vastes magasins d'essence; sur notre droite, la manufacture de machines électriques Siemens et l'importante raffinerie de sucre Tate et Lyle.

A *Woolwich Reach* succède *Bugsby's Reach* : C'est dans cette partie et sur notre droite qu'aboutit le chenal d'accès du bassin à marée du Dock Victoria. Continuant à remonter, nous rencontrons, à notre gauche, l'embouchure de la rivière Lea qui dessine une crique appelée *Bow Creek*. C'est là que sont installés les ateliers de Trinity House et son Wharf, appelé *Wharf des bouées de Trinity House*. On y construit et répare toutes sortes de bouées : bouées lumineuses, bouées munies de sirènes ou de cloches et autres appareils de signalisation. Après l'embouchure de la rivière Lea, nous apercevons le système

des Docks des Indes Orientales. Ce système s'ouvre sur la Tamise un peu après le sommet d'une gigantesque boucle. La zone de terrain enclavée à l'intérieur de celle-ci est appelée *Ile aux Chiens* : Au temps où ils pratiquaient la chasse aux sangliers, les souverains y avaient autrefois leur chenil. Un peu plus bas, et sur notre droite, le *Poplar dock* s'ouvrant sur une partie de la rivière nommée *Blackwall Reach*. Un nouveau tunnel franchit la Tamise à cet endroit. Après le tunnel, nous apercevons sur notre droite deux chenaux d'accès au système des Docks des Indes Occidentales et Millwall. Ces docks possèdent encore trois chenaux d'accès de l'autre côté de la boucle, dans la partie appelée « *Limehouse Reach* ». Blackwall construisait et abritait autrefois les navires de la Compagnie des Indes et les clippers faisant la course pour le thé et la laine. Cette boucle, comprenant Blackwall Reach, Greenwich Reach et Limehouse Reach, compte de très nombreux quais et appontements et des magasins serrés les uns contre les autres. Au bas de la courbe et sur notre gauche, la crique de Deptford, qui est l'estuaire du Ravensbourne, petit cours d'eau servant de limite entre le Comté du Surrey et celui du Kent. Une immense usine électrique, fournissant l'énergie aux tramways de Londres, y est installée. Des briques et matériaux de construction divers sont débarqués sur les quais et appontements de Deptford qui abrita, au temps des Tudors et des Stuarts, de grands chantiers royaux de constructions navales. En aval de cette crique, le fameux observatoire de Greenwich. En amont, le *Reserve Depot Supply* et le *Victualing yard*

contenant vivres et munitions pour les navires de guerre. A Greenwich, nous avons aussi laissé sur notre droite une manufacture qui fabrique, depuis près de 100 ans, des câbles sous-marins. Dans ces parages, deux navires poseurs de câbles, le « *Colonia* » ou le « *Dominia* » sont souvent à l'ancre. C'est là que fut lancé, en 1860, le premier navire poseur de câbles, le « *Great Eastern* ». A *Limehouse Reach* aboutissent deux chenaux d'accès des Docks du Surrey, qui en possèdent deux autres de l'autre côté de l'U évasé formé par la Tamise dans la partie appelée *Lower Pool*. Ce dock reçoit des produits de ferme divers, des bois de la Baltique et du Canada. Au sommet de cette nouvelle boucle et sur notre droite, le *Canal du Régent* et le dock du même nom, accessibles seulement à de petits chalands. La rivière n'a plus que 280 mètres de large environ, mais les wharves s'y succèdent sans interruption. Le long de *Limehouse Reach*, nous pouvons voir quelques petits chantiers où on construit et répare des chalands.

Dans *Lower Pool* et sur notre droite, entrée du bassin de *Shadwell*, véritable antichambre des « *Docks de Londres* ». *Southwark* se trouve à notre gauche et des masses de péniches y encomrent les nombreux appontements. Après avoir laissé sur notre gauche le petit bassin à flot de *Saint Saviour* et, un peu plus haut et sur notre droite, les Docks de *Sainte Catherine*, nous arrivons au Pont de *La Tour*. Sur la rive droite et un peu avant ce dernier, se trouve le bourg de *Bermondsey*, célèbre par ses tanneries. Entre le Pont de la Tour et le Pont de *Londres*, se trouvent sur la rive gauche, les locaux de l'Auto-

rité du Port de Londres et ceux de la douane (Custom House). On peut voir dans le *Lower Pool* des navires de mer transbordant sur des navires de moindre tonnage les marchandises devant aller plus haut. Le trafic de cabotage y est intense et les wharfs se succèdent sans interruption. Derrière eux de nombreux magasins et dépôts de grains. Avant le Pont de Londres, reconstruit en 1831, nous rencontrons Billingsgate sur notre droite; autrefois très fréquenté par les navires, Billingsgate est maintenant spécialisé dans le commerce du poisson. Après le Pont de Londres, le dock de Dowgate, dans le voisinage duquel les marchands de la Hanse avaient leur Steelyard. Après le Pont de Southwark et sur notre droite, le quai de Queenhithe. Certains emplacements appelés *docks*, tels que le petit *dock de la Tour*, près du pont de ce nom, le *Dock de Dowgate* et le *Puddle Dock* aux abords du Pont de Londres ne sont pas des bassins clos, mais de simples découpures du rivage. De nombreux wharfs et piers s'avancent dans cette partie de la rivière. Ils servent à alimenter des minoteries, des brasseries et des dépôts de charbon destinés aux particuliers. A partir du pont de Waterloo, le trafic diminue graduellement. Les bateaux de plaisance, maintenant plus nombreux que les bâtiments de commerce et le petit nombre des jetées et appontements nous apprennent que la « zone commerciale » de la rivière est à son terme.

L'Autorité du Port de Londres ne possède, *en rivière*, que la jetée à marchandises de Tilbury qui a 300 mètres de long et, à Tilbury également, la construction flottante, longue de 350 mètres, servant de

débarcadère pour les voyageurs. Cependant, il convient d'insister sur le fait que l'Autorité contrôle la construction, l'entretien et l'utilisation des quais, appontements et jetées. Elle règle également la circulation fluviale, délivrant notamment des permis aux embarcations et aux bateliers; elle veille encore à ce que les eaux du fleuve ne soient pas polluées.

II. *Les grands docks de l'Autorité du Port de Londres.*

Ces Docks, ou systèmes de docks, sont au nombre de six, et 10 bassins de radoub leur sont annexés. Les docks se présentent, en remontant la rivière, dans l'ordre suivant :

- 1° Système des Docks de Tilbury.
- 2° Système des Docks royaux.
- 3° Système des Docks des Indes Orientales.
- 4° Système des Docks des Indes Occidentales et Millwall.
- 5° Système des Docks commerciaux de Surrey.
- 6° Système des Docks de Londres et Sainte Catherine.

Cet ensemble de bassins clos est le plus imposant qui soit au monde. Il couvre une surface d'eau de 293 hectares et possède une longueur de quais de 73 kilomètres. Tous, sauf le dock de Londres et de Sainte Catherine, et les docks commerciaux du Surrey, sont reliés aux principaux réseaux de chemin de fer et disposent encore des péniches comme agents de liaison. 1500 grues de trois tonnes permettent de décharger rapidement les navires. Les combustibles sont fournis dans les docks par les en-

treprises privées et on trouve, dans tous, de l'eau potable. Ils sont entourés de murs ou palissades et il n'est possible d'y entrer que pour affaires.

Voici les renseignements essentiels relatifs à chacun de ces docks, fournis pour 1929 par un bulletin publié en 1930 par les soins de l'Autorité du Port de Londres :

a) Docks de Tilbury.

Superficie totale : 274 hectares.

Surface d'eau : 42 hectares.

Ecluse principale d'entrée : 305 mètres de long, sur 33 mètres 50 de large; profondeur par rapport aux hautes eaux de la Tamise : 13 mètres 86.

Longueur de quais : 4 kilomètres, 828.

Ces docks sont fréquentés par les vaisseaux de la *Peninsular Oriental* venant des Indes et de Chine, ceux de l'*Orient Line* venant d'Australie, et ceux d'autres Compagnies telles que *Anchor Line*, *Harrison Line*, *Brocklebank*, *Ellerman*, *Bibby*, faisant les deux Amériques et les mers sub-tropicales. Ils sont à 39 kilomètres de l'estuaire de la Tamise et comprennent un grand bassin et trois autres plus petits, disposés comme les branches d'un E; les plus gros navires d'aujourd'hui peuvent les fréquenter. Ce système possède maintenant un bassin de radoub de 229 mètres de long sur 33 mètres 50 de large. Il pourrait, paraît-il, être encore allongé de 76 mètres. Il ne dispose pas d'entrepôts en raison de la distance de la Cité, mais possède d'immenses hangars pour l'assortiment des marchandises.

b) Docks Royaux.

Superficie totale : 446 hectares 5.

Surface d'eau : 100 hectares.

Entrée principale : 244 mètres de longueur sur 30 mètres 50 de largeur et 13 mètres 72 de profondeur par rapport aux hautes eaux de la Tamise.

Longueur de quais : 20 kilomètres 530.

Ces docks sont les plus vastes bassins à flot du monde, les plus modernes du port. Le dock Victoria compte 11 jetées dessinant un angle droit avec les quais. Les navires peuvent accoster et décharger des deux côtés de chacune d'entre elles.

Ces docks sont outillés pour la réception de toutes sortes de marchandises et possèdent plus particulièrement des locaux spécialement construits pour l'emmagasinage et la manutention des viandes congelées ou refroidies d'Australie, de Nouvelle Zélande et d'Amérique du Sud, ainsi que pour le beurre, les fromages, le tabac et les grains. Deux immenses minoteries y reçoivent directement les grains.

c) *Docks des Indes Orientales.*

Superficie totale : 27 hectares.

Surface occupée par l'eau : 13 hectares.

Entrée principale : 9 mètres 4 de longueur sur 24 mètres 4 de largeur et 91 mètres 4 de profondeur au-dessous des hautes eaux de la rivière.

Longueur des quais : 2 kilomètres 816.

Ce système comprend : le « bassin », le dock des exportations et celui des importations. Il reçoit et expédie des fruits divers et notamment des bananes.

d) *Dock des Indes Occidentales et Millwall.*

Superficie totale : 191 hectares $\frac{1}{2}$.

Surface d'eau : 54 hectares.

Entrée principale : 179 mètres 8 de longueur sur

24 mètres 38 de largeur et 10 mètres 67 de profondeur par rapport aux hautes eaux de la Tamise.

Longueur de quais : 10 kilomètres, 860.

Ce groupe, installé dans l'Ile aux Chiens, comprend :

1° Pour le système des Indes Occidentales : le dock des importations, avec son annexe, le bassin de Blackwall, lui servant d'antichambre et donnant sur Blackwall Reach. Ce dock est entouré de plusieurs entrepôts à 5 étages réservés au sucre de betterave. Selon les gardiens, ils contiennent fréquemment 100.000 tonnes de ces sucres. Des espaces, estimés à 30 acres sont affectés à l'emmagasinement de bois venant du Honduras britannique, du Nicaragua, du Mexique, de l'Afrique Occidentale.

2° Le dock des exportations, qui a, avec le dock des importations un chenal de sortie commun donnant dans Limehouse Reach.

3° Le bassin du Sud avec ses deux voies d'accès, une à droite sur Blackwall Reach, une à gauche sur Limehouse Reach.

4° *Docks Millwall.*

Ce système possède des entrepôts d'une capacité supérieur à 160.000 tonnes. Le sucre et les bois durs sont les principaux articles y parvenant. Ces docks disposent d'immenses caves où sont gardées d'énormes quantités de rhum, la moitié des importations de Grande-Bretagne. Ils sont fréquentés par les navires de la *Ben Line*, de l'*Union Castle*, de la *Natal Line*, de l'*Ellerman Line*. Des navires de la *Blue Star Line* y apportent de la viande congelée d'Amérique du Sud.

Le Millwall dock possède le plus grand grenier du monde, d'une capacité de 24.000 tonnes. Son outillage lui permet de décharger 500 tonnes de grains par heure. Des navires venant de Smyrne et du Golfe Persique y apportent des fruits séchés, de la laine, des bois tendres, du papier, de la pulpe de bois. De nombreuses usines sont encloses dans son enceinte.

Citons, près de ce dock, le petit *Poplar dock* appartenant à la *London and Midland et Scottish Railway*.

e) *Docks commerciaux du Surrey*.

Superficie totale : 153 hectares.

Surface d'eau : 55 hectares.

Entrée principale longue de 168 mètres, large de 24 mètres 38, profonde de 10 mètres 82 au-dessus des hautes eaux de la rivière au milieu du seuil.

Ils sont spécialisés dans la réception des bois et des produits de ferme. 500.000 tonnes de bois peuvent être empilées sur les trente hectares de terrain ménagés à cet effet. Il existe, dans le domaine de ces docks, de vastes entrepôts où une température assez basse est entretenue afin de conserver lait, crèmes, fromages, beurres, fruits, etc. De temps à autre, des voiliers fréquentent ces docks, et des navires de la *Firners Line*, de la *C. P. R. Line*, de la *Compagnie Cunard*, de l'*United States Line* y apportent des produits de ferme et des bois.

f) *Docks de Londres et Sainte Catherine*.

Superficie totale : 50 hectares.

Surface d'eau : 18 hectares.

Entrée principale : Longueur : 107 mètres, lar-

geur : 18 mètres 29, profondeur de 8 mètres 53 au-dessus des hautes eaux de la Tamise et au milieu du seuil.

Longueur de quais : 6 kilomètres 440.

Ce sont des navires de cabotage ou faisant le commerce avec les ports d'Europe : Hambourg, Rotterdam, Anvers, Bordeaux, Barcelone et aussi avec les pays méditerranéens qui fréquentent ces docks. Ils reçoivent pratiquement des produits très variés tels que caoutchouc, gutta percha, ivoire, laines, vins et spiritueux, cacao, épices, café, gommes, écorces de bois, sucres, fruits desséchés et en conserves, conserves de poissons, coquillage, produits médicaux, huiles, etc. Rappelons que les magasins aménagés pour la laine offrent une surface d'exposition de 16 hectares.

Les entrepôts du port aménagés en ville couvrent une superficie totale estimée à 56.500 kilomètres carrés.

SECTION II.

Fonction économique du port.

Après avoir examiné les principaux avantages du port (Chapitre II), les faits saillants de son histoire (chapitre III) et les éléments essentiels qui le composent actuellement (Section I du présent chapitre), il est intéressant de rechercher les besoins qu'il satisfait, dans quelle mesure, et de conclure sur la valeur de ses armes dans la grande bataille économique.

Bien que très brève, notre étude nous paraîtrait incomplète si ces points n'étaient maintenant l'objet de notre attention : l'examen détaillé d'une machine, et l'étude des procédés employés dans la fabrication de ses divers éléments, ne manquent déjà pas d'intérêt; mais son utilité et son fonctionnement actuels nous touchent de plus près. Quand la machine est un Port, chercher à dégager son utilité et le principe de son fonctionnement est étudier sa fonction économique.

Peu de mots impliquent autant de notions correspondant à des faits réels de la vie d'un monde organisé. Selon nous, la fonction économique englobe, quand il s'agit d'un port :

- a) la fonction commerciale;
- b) la fonction industrielle;
- c) la fonction locale et régionale;
- d) dans la plupart des cas, la fonction nationale et internationale.

Bien que ces diverses fonctions soient en réalité simultanées et exercent une action plus ou moins directe les unes sur les autres pour former ce tout que nous appelons fonction économique, elles se différencient cependant suffisamment pour que, dans l'intérêt de la clarté de l'exposé, chacune d'entre elles soit analysée séparément.

a) *Fonction Commerciale.*

Par fonction commerciale, nous entendons l'ensemble de faits relatifs à l'échange dans un sens large, c'est-à-dire touchant à son objet, aux facilités matérielles dont il est entouré et à la faveur plus ou moins grande dont il jouit aux yeux de la loi.

Une agglomération de plus de huit millions d'habitants est, par elle-même, un élément des plus favorables à l'échange. Cette population a besoin de produits alimentaires, d'habillement, de logement, d'ameublement, d'éclairage, de chauffage, de moyens de transport, de produits pharmaceutiques, de soins divers, de distractions et d'une quantité de ces petits riens qui font partie de la vie quotidienne d'une société civilisée. Si nous dressons une liste des biens matériels ou des produits de l'esprit nécessaires à la satisfaction des besoins d'ordres divers d'une telle société, nous ne manquerons pas d'être fort surpris. Ouvrons par curiosité un Bottin des professions; nous constaterons que nous avons un besoin plus ou moins urgent de la plupart des produits ou des services offerts par les personnes figurant dans ce livre.

Si nous prenons un index des professions exercées à Londres, genre d'ouvrage que nos amis anglais appellent un « directory », la même surprise nous guette. Son intensité sera cependant plus forte. En feuilletant le livre à la rubrique des professions commerciales, nous sommes frappés par l'extrême variété des produits mis à la disposition des consommateurs.

Toutes les classes sociales sont représentées dans la grande ville; on y trouve des taudis et des palais. En plus des indigènes, des gens venus de tous les pays y résident. Habités au genre de vie particulier à leur contrée d'origine, ils apportent avec eux leurs mœurs et leurs produits nationaux et en donnent parfois le goût à d'autres.

Cette immense population aux énormes besoins,

crée un véritable appel de marchandises et, quand ces dernières sont arrivées, elles appellent à leur tour des acheteurs. C'est ainsi que s'est créé et développé le « marché », alimenté en grande partie par le port mais lui permettant, par un juste retour de politesse, de vivre et de se développer. L'histoire du port et celle du marché sont connexes, l'état de l'un influençant la situation de l'autre.

Il peut y avoir sous-consommation ou surproduction; il y aura toujours de gros besoins à Londres, et leur masse, en même temps que leur extrême variété, constitue un élément très appréciable de stabilité et de sécurité commerciales. La quantité de produits offerts s'adapte de façon très souple aux besoins de la population.

Malgré cette souplesse, pourtant, la société souffre parfois de crises. Celles-ci nous apparaissent comme la conséquence d'un manque d'équilibre entre production et consommation, celui-ci pouvant résulter d'une organisation défectueuse de la production ou de la circulation, du manque de prévoyance des gouvernements et, parfois, mais à des degrés divers, de toutes ces causes à la fois. La crise provoque nécessairement un bilan. Une fois celui-ci établi, la réorganisation suit. Le grand organisme économique retrouve sa stabilité un moment perdu; cela, jusqu'à ce que de nouvelles défaillances se produisent. Les crises obligent les hommes à toucher le mal. Pendant leur durée, cependant, règne un tel désordre, que la nécessité de l'ordre s'impose assez rapidement aux consciences les plus éclairées qui mènent les autres.

La fonction commerciale est donc pour Londres

très importante, sinon la plus importante de toutes : Sa population nombreuse et variée appelle des produits, non moins nombreux et non moins variés, ceux-ci attirant ensuite des acheteurs des pays de toutes les latitudes. C'est l'affluence des uns et des autres qui font l'importance et la puissance inégalée du marché londonien.

Ce rôle de marché a encore été favorisé par une législation appropriée. En premier lieu vient *le régime des échanges* : Le libre-échange a été pour l'Angleterre une source de prospérité; toute entrave nuit, en principe, au commerce international, et nul pays au monde ne s'en rend mieux compte que l'Angleterre qui vit précisément de ce dernier. Le protectionnisme actuel nous paraît être un simple *fait de transition*. Abritées par des droits de douane, les industries britanniques se réorganisent et cherchent à se donner à nouveau une puissance que la concurrence des pays neufs ou tard venus dans l'industrie, jouissant de ce fait d'un outillage ultra-moderne, leur a fait perdre en partie. Le monde Britannique compte d'ailleurs un nombre de consommateurs assez élevé pour permettre cette réorganisation avec le minimum de pertes. Le producteur anglais, dit-on souvent, mange en ce moment son capital. Ceci est parfois vrai; mais, cela, il peut le faire sans qu'il y ait péril immédiat en la demeure; son capital est gros, étant le résultat de bénéfices commerciaux accumulés pendant de nombreuses années. Une partie de ce capital a également été placé à l'étranger et, sans fatigue, rapporte de gros intérêts. Peu importe donc que le capital soit quelque peu entamé. Le producteur Bri-

tannique se ressaisit et se prépare à s'élancer en avant quand les conditions économiques seront plus saines, ce qui finira bien par arriver après quelques opérations chirurgicales douloureuses mais nécessaires. La marche en avant ne se reprendra d'ailleurs pas sans peine; les producteurs des autres pays s'organisent également derrière de véritables murailles douanières, mais le dernier mot appartiendra à celui qui dispose des plus abondantes réserves en même temps que d'éléments naturels favorables. Or, Londres est un foyer économique qui dispose de nombreux avantages naturels et de grandes réserves en hommes, en marchandises, en capitaux.

Nous avons vu, dans notre chapitre préliminaire et dans le chapitre II, que Londres est le premier marché du monde pour de nombreux produits et le plus grand marché national pour beaucoup d'autres. Nous avons également remarqué, dans le chapitre II, que Londres est encore le premier marché de capitaux du monde, cette situation dérivant, dans une forte mesure, de sa position commerciale de premier ordre et étant renforcée par la possession du titre de premier marché de l'or du monde et par l'expérience acquise par ses financiers et banquiers.

Cette prééminence commerciale, encore favorisée par la sécurité intérieure et extérieure, par l'expansion coloniale et l'importance de la flotte marchande britannique a été encore renforcée par certains éléments. L'un des plus importants est la possession de vastes entrepôts et magasins où il est possible de déposer la marchandise pour la vendre au moment le plus favorable. Le moins qu'on puisse dire est qu'ils

sont imposants, tout comme les docks dans le voisinage desquels ils sont placés, les nombreux quais, appontements, jetées où peuvent décharger les navires et les moyens de déchargement et d'évacuation des marchandises. Ici tout est *grand*.

Après les entrepôts qui permettent à vendeurs et acheteurs d'avoir des stocks de n'importe quelle marchandise à leur disposition, situation qui crée chez le vendeur et chez l'acheteur un certain état d'esprit favorable à la bonne renommée du port, il convient d'insister sur le rôle des nombreuses Bourses de Londres.

Bourses de valeurs comme Bourses de marchandises, par le simple jeu sur une vaste échelle, absolument inconnue ailleurs, de l'offre et de la demande, sont des régulateurs de la production et, par conséquent, des prix mondiaux; ceux qui sont en contact avec elles sont les premiers à connaître les besoins et les possibilités de les satisfaire. Ils peuvent alors conclure de grosses opérations. Celles-ci, de par leur importance exceptionnelle, doivent être entourées du plus grand nombre possible de garanties. C'est pour cela que Londres est également le premier centre d'informations de toutes natures. Toutes sortes d'éléments sont en effet de nature à affecter l'économie. Ceci explique en partie pourquoi le cours du change adopté à Londres constitue un « véritable étalon » sur lequel les places commerciales du monde entier ont sans cesse les yeux pour prendre mesure sur lui.

Il convient de rappeler le rôle de la Banque d'Angleterre, qui détermine la politique financière du reste du pays par le jeu du taux de son escompte.

Le *Clearing House*, par son rôle de caisse de compensation, facilite à un très haut degré les opérations des banques en évitant d'incessants transports de numéraires.

Enfin, un élément très important dans la position commerciale de Londres est le nombre des Compagnies de navigation dont les navires fréquentent le port, y important et en exportant des masses de marchandises. Voici, à titre documentaire, les principales d'entre elles, rangées par ordre alphabétique et avec indication des propriétaires ou brokers :

Anglo-Peninsular. Simpson, Spence et Young.

Atlantic Transport Line. Atlantic Transport C^o Ltd.

Australian Commonwealth Line. Turner, Davidson et C^o Ltd.

Anchor Brocklebank Line. A. Howden et C^o Ltd.

Angleterre-Lorraine. Alsace Steamship C^o. John Cockerill line.

British and Irish Steam Packet. British and Irish Steam Packet.

Brussels Line. Brussels steamship C^o Ltd.

Ben Line Steamers Ltd. Killick Martin et C^o.

Blue Star Line. Blue Star Line Ltd.

British et African steam navigation C^o. Elder Dempster et C^o Ltd.

British India Steam Navigation C^o Ltd. Gray, Dawes et C^o.

Brocklebanks Well Line. Gosman et Smith Ltd.

Bibly Line. A. Howden et C^o Ltd.

City of Cork. Steam Packet C^o Ltd.

Clyde Shipping C^o Line. Clyde Shipping C^o Ltd.

- Coast Lines Ltd.* Coast Lines Ltd.
C. G. T. Lines. Cie Générale Transatlantique.
Cuban Line. Ernest Bigland et C^o Ltd.
Commonwealth et Dominion Line. Commonwealth
et Dominion line Ltd.
Cunard Line. Cunard Steamship C^o Ltd.
Clan Line. Cayzer, Irvine et C^o Ltd.
Donaldson Line. Donalson Brothers Ltd.
Ellerman Line (Oporto service). Coverley Wall et
Westray.
Ellerman's Wilson Line (Adriatic service). United
Shipping C^o.
Ellerman's Wilson Line (Bremen Service). United
Shipping C^o.
Ellerman's Wilson et Pool Joint Line. H. H. Poole et
C^o Ltd.
Ellerman lines. Ellerman et Bucknall Steamship C^o
Ltd.
Ellerman's Wilson Line (Copenhagen and Chriens-
tand services. United Shipping C^o.
East Asiatic Co Ltd. Escombe, Mc Grath et C^o
Ellerman Lines (Tilbury Dock). Ellerman et Bru-
cknall Steamship C^o Ltd.
General Steam Navigation C^o. General Steamship Na-
vigation C^o Ltd.
A. Guinness Sons et C^o Steamers, Dublin. Guinness
sons et C^o Ltd.
Gulf Line. C. Howard et Sons.
Gans Line. Brown, Jenkinson et C^o Ltd.
Glen et Shire Joint Service. Glen Line Ltd.
Harrisson Line. T. et J. Harrisson.
Houston Line. R. P. Houston et C^o.

- Holt's Blue Funnel Line.* J. Swire et Sons ltd.
Houlder Bros et C° Ltd Line. Houlder, etc...
Horn Line. (H Mac Laine et C° (London). (H. G. Harper et C° ltd.
Isaac's Line. M. Isaac et Sons ltd.
John Cockerill Line. John Cockerill.
London et Channel Island Steamship C° ltd. Cheesewright et Ford.
Lamport et Holt Lines. Lamport et Holt Ltd.
Leyland Line. Atlantic Transport C° ltd.
Macandrews Line. Macandrews et C° ltd.
Manchester Line. Fisher Renwick Manchester London Steamers ltd.
Moxon Continental Line. Moxon Salt C° ltd.
Messageries Maritimes.
Natal Lines. Bullard King et C° Ltd.
Nederland Royal Mail Line. Keller, Bryant et C°.
Nelson Line. H. et W. Nelson Ltd.
New Zealand Shipping C° ltd. (J. B. Westray et C° ltd). (Birt, Potter et Hughes ltd.
N. Y. K. Line. Nippon Yusen Kaisha.
Osaka Shosen Kaisha. M. Samuel et C° ltd.
Orient Line. Anderson, Green et C° ltd.
Perlbach Kirstenlin. E. Friedlander.
Persian Gulf Line. Frank C. Strick et C° ltd.
Peninsular et Oriental C° ltd. Peninsular, etc.
Rotterdam Line. London-Rotterdam Maritime Agency ltd.
Rotterdam Lloyd (Royal Mail). Line. Escombe, McGrath et C°.
Strachan Shipping C°. W. H. Muller et C° Ltd (London).

Svea Line. British et Northern Shipping Agency Ltd.
Swedish Lloyd Steamship Cs of Gothenburg. Swedish, etc.

Scottish Shire Line. Turnbull, Martin et C^o.

United States Shipping Board Emergency Fleet Corporation. Runciman Ltd (London).

Union Castle Line. Union Castle Mail Steamship C^o London.

Westcott et Laurance Line Ltd. Westcott, etc. Ltd.

b) *Fonction industrielle.*

Par fonction industrielle d'un port, nous entendons l'ensemble de faits touchant à l'activité industrielle de l'agglomération à laquelle il est contigu. Cette activité s'exerce soit sur des produits débarqués, soit sur les produits indigènes. Le but de cette activité est de fournir des moyens d'échange dans le domaine du commerce intérieur et aussi dans celui du commerce extérieur.

Nous avons déjà vu dans les chapitres I et II que Londres n'est pas une ville de grosse industrie. Par grosse industrie nous entendons par exemple les fonderies, les fabriques de locomotives, de rails, poutres etc., les constructions navales, l'exploitation des mines de charbon ou les industries textiles. Nous n'avons cependant pas voulu dire que cette ville était dépourvue d'industries; rien ne serait plus faux. Sans jouer sur les mots, il serait plus exact de dire que Londres, avant tout grand foyer commercial, n'est pas une ville d'industrie mais plutôt une ville *d'industries*. Il vaudrait même mieux dire que Londres n'est pas un centre industriel, mais que le plus grand Lon-

dres, comprenant les comté d'Essex, de Herts, du Middlesex et du Surrey en est un. Dans la périphérie, en effet, de nombreuses usines furent créées pendant la guerre pour les besoins de la défense. Elles se sont maintenues : Travaux sur métaux, construction d'automobiles, de machines électriques, extension des fabriques de produits chimiques, etc. La guerre a eu une autre conséquence : l'emploi de la main-d'œuvre féminine.

Entre 1891 et 1921, le nombre de femmes occupées dans l'industrie a augmenté de 16 % dans le comté de Londres, de 135 pour la périphérie. Ceci prouve abondamment que la localisation du travail dans la périphérie est un fait qui s'impose à notre observation. Par exemple, les industries agricoles, du charbon, de la soie artificielle sont installées en dehors des limites du Comté.

Les statistiques officielles de 1921, qu'il nous a été permis de consulter, nous apprennent que le nombre total des travailleurs masculins était en 1921 de 2.948.000, celui des femmes étant de 1.467.000. (En 1911 : 2.814.000 hommes, 1.360.000 femmes).

Nous obtenons donc le chiffre coquet de 4.415.000 travailleurs dont la totalité ne travaillait d'ailleurs pas. Citons, pour nous faire une idée plus juste, le nombre des employés de certaines des industries composant ce total; ils vont nous montrer un recul dans les effectifs de certaines industries, une avance pour d'autres.

Pour l'agriculture et les industries extractives : réduction sensible du nombre des hommes, augmen-

tation du nombre des femmes, celle-ci ne compensant pas la réduction de l'élément masculin.

185.000 hommes en 1911 contre 162.000 en 1921 et 4.000 femmes en 1911 contre 14.000 en 1921.

Manufactures de verre, produits chimiques et savons : Augmentation des deux éléments : 37.000 hommes en 1911 et 50.000 en 1921. Femmes : 11.000 et 21.000.

Travaux sur métaux, constructions navales, véhicules : Même observation : Hommes : 214.000 en 1911 et 316.000 en 1921. Femmes : 18.000 et 49.000.

Industries de la teinturerie, de la chaussure et des chapeaux : Recul sur toute la ligne : 94.000 hommes en 1911 et 91.000 en 1921; femmes : 224.000 en 1911 et 161.000 en 1921.

Fourrure, tannerie, travail sur cuir : recul sensible : 22.000 hommes en 1911, 21.000 en 1921. Femmes : 10.000 en 1921 contre 8.000 en 1911.

Industrie du tabac : 4.000 hommes en 1911 et 5.000 en 1921. Femmes : 6.000 en 1911 et 9.000 en 1921. Ceci s'explique assez facilement : Les femmes deviennent d'excellentes clientes des bureaux de tabac.

Alimentation : 92.000 hommes en 1911, 97.000 en 1921. Femmes 37.000 et 55.000.

L'industrie du papier employait, en 1911, 94.000 hommes et 45.000 femmes; en 1921 : 111.000 hommes et 55.000 femmes.

L'industrie du bois et de l'ameublement compte moins d'employés : 80.000 hommes et 9.000 femmes en 1911, 71.000 hommes et 9.000 femmes en 1921.

L'industrie de la construction dispose d'un personnel moins nombreux : 267.000 hommes et 1.000

femmes en 1911, 225.000 hommes et 3.000 femmes en 1921. Les femmes travaillent dans le secrétariat. L'utilisation du fer dans la construction des maisons a eu pour effet de restreindre les besoins de main-d'œuvre.

Les transports voient leurs effectifs augmenter sans cesse : 304.000 hommes et 3.000 femmes en 1911, 304.000 hommes et 14.000 femmes en 1921.

En ce qui concerne les banques, les magasins, bureaux, nous constatons que les hommes sont en diminution : 590.000 en 1911 contre 553.000 en 1921, le nombre des femmes ayant au contraire augmenté : 137.000 en 1911 et 251.000 en 1921.

Pour toutes ces industries, il convient de noter la substitution de la machine au travail manuel, la disparition de l'apprentissage, remplacé le plus souvent par des écoles professionnelles. L'usine détrône peu à peu le petit atelier : En 1921 : 33.000 ateliers et 27.000 usines; celles-ci représentant 42 % environ du chiffre total; en 1929, 30.000 usines et 25.000 ateliers. Ceci s'explique par l'installation de plus en plus fréquente d'industries dans la périphérie de la ville ou aux abords du fleuve; de la sorte, les loyers sont moins chers, les matières premières parviennent à l'usine grevées des frais minima.

Londres souffre moins du chômage que la province. En 1930, par exemple, sur 190.760 travailleurs industriels inscrits sur les rôles de l'assurance chômage, 16.517 étaient sans travail.

Le gros travail ne se fait pas à Londres. Il y a cependant des exceptions. Des fonderies sont par exemple installées à Erith et à Dartford. Avec leur

produit, on y construit des matériaux assez lourds : grues, machines hydrauliques pour le port, chaudières et réservoirs, etc. Il n'y a pas de construction navale à Londres. On y répare seulement les navires dans les cales sèches dont il a déjà été question.

L'industrie automobile s'est développée dans le voisinage de Londres à la faveur de la guerre. Les usines la concernant fabriquent souvent une seule pièce telle que magnéto, carburateur, pistons, etc.

Selon la statistique des assurances du Ministère du travail de 1930, voici quelle était la situation des principales industries en 1930 : nombre des assurés et chômeurs :

Industries chimiques : 22.010 — 1.064.

Industries du verre : 9.680 — 959.

Explosifs : 2.390 — 108.

Raffineries, savonneries, fabriques d'allumettes et d'encre : 20.810 — 1.125.

Peinture : 8.040 — 343.

Réparation de bateaux : 9.610 — 2.283.

Machines et Fonderies : 89.870 — 5.277.

Appareillage électrique : 14.370 — 987.

Fils électriques : 2.710 — 189.

Câbles et lampes électriques : 52.020 — 3.550.

Véhicules à moteur : 40.850 — 2.524.

Chariots et voitures : 7.550 — 570.

Travaux sur laiton : 6.760 — 497.

Montres et bijouterie : 8.070 — 519.

Appareils de chauffage et de ventilation : 1.680 — 95.

Fabriques de matériel de construction : 3.510 — 299.

Outils manuels, coutellerie, etc. : 1.480 — 125.

Câbles et cordage tressés : 1650 — 127.

<i>Bonneterie</i> :	4.050 — 280.
<i>Vêtements d'hommes</i> :	51.950 — 3.160.
<i>Robes et chapeaux</i> :	66.480 — 1.565.
<i>Blouses, chemises, sous-vêtements</i> :	18.690 — 812.
<i>Chapeaux, etc</i> :	6.410 — 284.
<i>Chaussure</i> :	11.990 — 1.192.
<i>Vêtements de cuir</i> :	11.030 — 1.231.
<i>Diverses marchandises de cuir</i> :	10.440 — 966.
<i>Pain et Biscuits</i> :	30.110 — 1.976.
<i>Chocolateries</i> :	16.840 — 1.509.
<i>Autres denrées alimentaires</i> :	38.650.
<i>Boissons</i> :	24.050 — 1.444.
<i>Tabac</i> :	17.270 — 1.232.
<i>Papier</i> :	840 — 258.
<i>Ouvrages de cartons</i> :	21.540 — 1.300.
<i>Imprimerie et reliure</i> :	110.560 — 4.870.
<i>Autres ouvrages en papier</i> :	6.400 — 431.
<i>Ameublement, ouvrages en bois</i> :	66.710 — 6.714.
<i>Construction</i> :	177.960 — 18.022.
<i>Contrats de travaux publics</i> :	27.580 — 2.929.
<i>Instruments de musique</i> :	21.120 — 3.856.
<i>Instruments scientifiques</i> :	15.090 — 600.
<i>Jouets et Jeux</i> :	6.360 — 398.
<i>Caoutchouc</i> :	13.830 — 858.
<i>Vêtements huilés et linoléum</i> :	1.610.
<i>Brosses et balais</i> :	3.340 — 344.
<i>Gaz, eau, électricité</i> :	40.430 — 1.362.
<i>Service des chemins de fer</i> :	34.210 — 1.245.
<i>Trams et omnibus</i> :	50.270 — 697.
<i>Autres transports sur route</i> :	49.300 — 4.644.
<i>Service des bateaux</i> :	22.140.
<i>Service des docks, canaux, etc.</i> :	46.530 — 12.417.
<i>Autres transports et magasinage</i> :	6.130.

Hôtels, Pensions de famille : 143.350 — 9.968.

Blanchisseries : 48.610 — 1.775.

Carrelages, briques, etc. : 9.640 — 1.278.

Bureaux : 44.140 — 1.335.

Boutiques : 450.440 — 23.812.

Viennent enfin diverses autres occupations non dénommées.

Nous obtenons un total de 2.255.620 travailleurs effectifs et 161.723 chômeurs. Ces chiffres ne sont pas énormes. Ce tableau qui ne comporte que des ouvriers assurés, nous permet d'avoir une vue d'ensemble.

Cette énumération, peut-être un peu fastidieuse, nous permet néanmoins de nous rendre compte que Londres est le siège d'industries très variées. Nombreuses sont celles qui puisent la matière première dans les importations du port. C'est le cas, par exemple, des raffineries de pétrole et de sucre, indirectement de la bonneterie, de l'industrie du vêtement et du lin. Les diverses industries afférentes au cuir, celles de l'ameublement, de l'alimentation, du papier et du carton, du tabac, des instruments de musique et notamment des pianos (ivoire), celle du caoutchouc, la bijouterie (or, argent, platine, diamants, pierres précieuses), la broserie, etc., utilisent également les matières premières étrangères apportées dans le port.

D'autres industries puisent au contraire la matière première dans le pays même : ceci se produit pour certaines industries chimiques, les manufactures de machines, de fils de fer et de cuivre, de câbles, d'ins-

truments de précision. C'est encore le cas pour une partie de l'industrie automobile, pour celle des machines en général, pour la fabrication des outils à main, pour les fabriques de caractères d'imprimerie, pour certaines branches de l'industrie téléphonique, pour les industries de la brique et du ciment. Ces diverses industries travaillent pour Londres même, pour le reste du pays (par exemple industrie des appareils téléphoniques) et, très souvent, pour l'exportation (industrie des câbles, du vêtement, bonneterie pour hommes, etc.).

La fonction industrielle du port n'est donc pas négligeable et, si la ville de Londres ne peut être comparée à Birmingham, Liverpool, ou Manchester, elle est malgré tout le plus grand foyer industriel de Grande-Bretagne.

La plupart de ces industries mettant en circulation des produits de grande ou assez grande valeur sous un petit volume, le tonnage des exportations y est très inférieur au tonnage des importations.

C. Fonction locale et régionale.

Nous entendons par fonction locale et régionale : ce qu'est le port pour la ville de Londres et la région qu'il dessert et, inversement, ce que sont la ville et la dite région pour le port.

Nous avons déjà signalé que cette fonction avait une importance en raison directe de l'organisation des transports.

Autrement dit, alors que la fonction industrielle du port concerne son rôle en tant que fournisseur des industries ou, inversement, l'action directe de

ces industries sur l'activité du port, la fonction régionale comprend tous les besoins de la ville ou de la région, auxquels il est pourvu par le port ou, inversement, *tous* les domaines d'activité de la ville exerçant une action directe sur le travail du port.

Le port de Londres importe et exporte pour Londres et pour le plus grand Londres : fonction locale et fonction régionale. Cette fonction est nécessairement très développée dans une agglomération aussi nombreuse, sa population ayant naturellement les aptitudes les plus variées.

Dans les trente dernières années¹ les chemins de fer souterrains se sont développés de 50 %, la longueur de routes desservies par les autobus a triplé. Le nombre de personnes transportées a sextuplé depuis le début du siècle.

A noter ces faits dignes d'une mention spéciale : certains ports côtiers, tels que Southampton, Folkestone, Newhaven, Douvres, reçoivent des voyageurs pour Londres, Londres recevant au contraire des marchandises destinées à être consommées dans ces ports. Ce sont des ports ancillaires de Londres dont l'activité remplit une place à part dans la fonction régionale du grand port.

D. Fonction nationale et internationale.

Les fonctions nationales et internationales sont la reproduction sur une échelle nationale et mondiale de la fonction locale et de la fonction régionale : Londres reçoit ou fabrique certaines marchandises

(1) London school of Economics Survey of London life and labour, volume I, page 42.

qu'il distribue ensuite dans tout le reste de l'Angleterre ou dans tout le reste du monde.

L'exemple le plus typique est celui du thé : à Londres résident les experts, les mélangeurs, les échantillonneurs, les marchands.

Ils expédient ensuite cette denrée sur tout le reste du pays et sur une portion importante du globe. Le même phénomène se présente pour la laine.

Rappelons que Londres, sans être un nœud de voies ferrées aussi important que Paris, est la tête de ligne de nombreuses compagnies se dirigeant dans toute l'Angleterre; ce sont essentiellement :

le *Ireat Northern Railway* (gare de Kings'Cross);

le *London and North Western* (gare de Euston Square);

le *Midland Railway* (gare de Saint Pancras);

le *Ireat Western railway* (gare de Paddington);

le *Ireat Eastern railway* (gare de Liverpool Street);

le *South Eastern railway* (gare de Charing Cross);

le *London and South Western railway* (gare de Waterloo);

le *London Chatham and Dover Railway* (gare de Victoria);

le *London Brighton and South Coast railway* (gares de London bridge et de Victoria).

Les canaux dont il a déjà été question complètent ou doublent les chemins de fer. Il en est de même du cabotage national, fort important comme nous avons eu l'occasion de le voir. Son prototype est celui dont le charbon est l'objet.

Les nombreuses lignes de navigation fréquentant Londres nous permettent de nous rendre compte de l'importance de la fonction internationale de Lon-

dres. Cette situation et les entrepôts dont dispose le port ont fait de lui une sorte de « clearing house » du monde. Londres reçoit des marchandises de tous les pays et en expédie également dans tous les pays, sur des navires du port ou sur des navires étrangers, tout en entretenant des rapports plus fréquents avec certains pays tels que ceux de la Baltique, la France, l'Espagne, les Indes Occidentales, l'Afrique du Sud, les pays du Levant, etc.

Seules les statistiques des douanes nous permettent de nous faire une idée de la variété et de l'importance des marchandises importées pour être ensuite réexpédiées vers d'autres destinations.

Londres remplit également une importante fonction internationale en matière financière; ainsi que nous l'avons vu au chapitre II, les commerçants de tous les pays font leurs paiements à Londres.

Cette fonction complète la précédente.

Bien que cette fonction internationale soit à vrai dire la plus importante du port de Londres, nous ne croyons pas devoir en faire l'objet de développements plus étendus; les considérations sur les principales marchandises importées et exportées, la liste ci-dessus des Compagnies de navigation, le chiffre du commerce extérieur, nous apparaissent comme autant de signes indéniables de l'importance de cette fonction qui se justifie par les avantages du port, traités au chapitre II.

CONCLUSION

L'AVENIR DU PORT

Nous nous sommes efforcés de tracer à grands traits le développement du port au cours d'environ vingt siècles d'histoire. Ceci nous amène à songer à d'autres ports, tels Gênes, Marseille, Alexandrie, le *Pirée*, Constantinople, Carthage devenue Tunis, pour lesquels vingt siècles sont assez peu de chose. Ces derniers ports ont sans doute connu des fortunes assez diverses, mais ils ont tous conservé un certain rang, alors même que leur arrière-pays avait perdu sa situation. Ceci leur a été permis parce qu'ils pratiquaient, dans une mesure rendue possible par l'outil dont ils disposaient et la connaissance plus ou moins étendue des conditions de la navigation en résultant, ce que nous appelons aujourd'hui le commerce international. Il semble probable que chacun d'entre eux ait joui, en valeur relative, d'une situation comparable à celle de Londres aujourd'hui, mais si nous passons sur le terrain de la valeur absolue, le trafic du grand port anglais nous apparaît maintenant bien supérieur. Ce qui s'est passé pour les ports dont il vient d'être question peut se produire pour Londres : la suprématie économique peut changer de pays, passer même d'un hémisphère à l'autre, la situation

de Londres nous semble en danger au seul point de vue du rang, mais non en elle-même, parce qu'elle repose sur des causes dont certaines peuvent s'effacer mais dont d'autres ont de fortes chances de persister, telles que : avantages naturels résultant de sa situation par rapport au reste du monde, de sa position mi-maritime, mi-fluviale, de sa mise en relations faciles avec le reste du pays par voie de terre et par voies d'eau, par sa population nombreuse et active, par le caractère universel de son trafic, rehaussé par des facilités d'emmagasinage et d'entrepôt qui en ont fait un marché non moins universel et un centre de distribution successivement local, puis régional et, surtout, depuis la révolution apportée par la machine à vapeur, national, voire international.

Il y a eu, au cours des temps, des modifications frappantes : alors que Londres exportait autrefois sa propre laine, elle importe aujourd'hui celle des autres pays et la répartit dans tout l'univers. Liverpool, dans le domaine national, n'a pu encore détrôner Londres à cet égard; pas plus que Marseille, Le Havre, Anvers, Rotterdam, Hambourg, Brême, New-York, Kobé, pour n'en citer que quelques-uns, dans leur domaine national. Londres est le marché universel de la laine, où toutes les qualités sont représentées et où les possibilités d'emmagasinage sont pratiquement illimitées.

Le thé est un autre exemple frappant : on a essayé, pendant la guerre, pour économiser du temps et du frêt, de créer d'autres marchés en Angleterre et dans les pays gros consommateurs de cette denrée; la tentative a été un échec. On ne trouve qu'à Londres

l'ensemble de connaissances et d'expérience nécessaire, le personnel spécialisé dans la manipulation commerciale de cette denrée, et les moyens financiers indispensables.

On peut créer des ports de toute pièce. On ne peut créer un marché. Du moment que celui-ci existe déjà pour certaines marchandises, il s'étend plus facilement à de nouvelles. Les faits vérifient cette proposition : Londres est devenue, malgré la concurrence de Liverpool dans le domaine de la Grande-Bretagne, le marché du caoutchouc de plantation, et un centre de redistribution internationale. La même orientation se dessine, nous l'avons vu, pour les pétroles et huiles minérales.

Londres est encore le grand marché des produits médicinaux naturels et des épices, celui des produits de luxe portant sur des métaux précieux ou des pierres précieuses, le marché du cuivre, de l'étain, du mercure, des plumes de parure, marché de l'ivoire brut ou travaillé, des tapis et porcelaine d'Orient, etc.

La consultation des statistiques d'importation que le caractère modeste de cet ouvrage ne nous a point donné l'avantage d'étudier, nous permet de constater, en ce qui concerne le poids et le volume, que le gros des marchandises destinées à Londres est constitué par des articles de consommation journalière de la grande ville et de la zone desservie par elle, à savoir : charbon, céréales, sucres, viandes, poissons, beurre, œufs, lard et jambons, viandes salées, pâtes alimentaires, légumes, fruits de toutes les latitudes, vins, spiritueux divers, bois durs et tendres, métaux dégrossis, etc.

Les ports de la Manche ne risquent pas de faire concurrence à Londres : ils la complètent et assurent le trafic des voyageurs et des marchandises chères. Cela nous semble possible pour ces deux catégories seulement : la route la plus économique sera toujours la voie d'eau.

Enfin, Londres dispose pratiquement du monopole du commerce avec les Indes Occidentales, les colonies d'Extrême-Orient, le Canada et l'Amérique du Sud.

Nous avons vu, dans le paragraphe relatif à la fonction industrielle, que Londres est la plus grande ville *d'industries* du Royaume Uni, où sont fabriqués les articles les plus divers : produits alimentaires, meubles, instruments de musique et notamment les pianos, produits chimiques, papier et carton, allumettes, appareillage électrique, objets en caoutchouc, en cuir, etc.

Certaines de ces industries sont déjà installées au point le plus favorable, c'est-à-dire en bordure de rivière : raffineries de sucre et de pétrole, minoteries, brasseries, manufactures de câbles, industries métallurgiques en général. Le charbon *apporté par des chalands* ne coûte pas sensiblement plus cher que sur le carreau de la mine.

La création de cales sèches importantes peut relever la réparation des navires à la qualité *d'industrie londonienne*.

Signalons que Londres est en pourparlers avec la Suisse, par voie diplomatique, pour que tout le commerce suisse passant par Bâle et le Rhin soit centralisé à Londres.

En ce qui concerne l'aménagement matériel du port, rien ou peu à craindre; l'Autorité du port de Londres a tracé son programme, qu'elle exécute tous les jours et, nous l'avons vu, le port a bien repris depuis qu'elle en assume la direction. Un jour prochain, les docks seuls pourront assumer un trafic, importations, exportations, portant sur plus de vingt millions de tonnes, grâce à leur agrandissement, au perfectionnement de l'outillage, à la création de nouveaux entrepôts.

L'approfondissement de la rivière est une cause d'extension presque infinie. L'Autorité du Port pourrait absorber un jour, qui ne nous paraît d'ailleurs pas prochain, les entreprises privées riveraines. Son contrôle, en attendant, se révèle efficace.

Le commerce avec la Russie, très important avant la guerre, devra reprendre activement un jour ou l'autre; il est possible que cette éventualité ne soit pas envisagée avec une joie très grande par le Canada, l'Afrique du Sud et l'Argentine.

Malgré la concurrence sérieuse de Brême, Hambourg, Rotterdam, Anvers, ces derniers ports ne disposent pas des mêmes avantages que Londres, soit en tant que marchés, soit au point de vue de la fonction industrielle, soit à celui de la richesse en capitaux; nous croyons donc pouvoir conclure en disant que le port de Londres, sérieusement en danger à la fin du siècle dernier, a repris depuis la création de « *l'Autorité du port de Londres* », sa situation d'antan.

En admettant que la position financière, commerciale, industrielle, coloniale même de la Grande-Bre-

tagne, ne reste pas ce qu'elle est encore aujourd'hui, le port de Londres semble avoir le vent en poupe et de l'avenir devant lui. La devise de l'Autorité du port : FLOREAT IMPERII PORTUS est plus qu'un vœu, c'est une réalité qui sera vraie longtemps encore.

Vu, le doyen,
H. BERTHÉLEMY,

Vu, le Président de Thèse,
TRUCHY.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
CHARLÉTY.

SUPPLEMENT BIBLIOGRAPHIQUE

A. CATALOGUES GÉNÉRAUX.

G. K. Fortescue : Subject index of the Modern Works added to the Library of the British Museum : a) de 1881 à 1900; b) de 1901 à 1905; c) de 1906 à 1910, continué par G. F. Barwick de 1911 à 1915, A. F. Pollard de 1916 à 1920. Depuis, index établi pour la période 1926-1930 par la direction du British Museum, un supplément pour 1930.

B. BIBLIOGRAPHIE PAR NOMS D'AUTEURS.

Allen Thomas et Wright : History and Antiquities of London. Westminster and Southwark, éd. : G. Virtue, Londres, 1827-1837.

Allen, Th. : History of the Counties of Surrey and Sussex, in-8°, éd. : J. T. Hinton, Londres 1829.

A. B. Allen : The development of British Civilisation from the beginning until 1603, éd. : A. H. Stockwell, Londres, 1923.

Allen, Charles : Anglo-Saxon Britain, in-8°, éd. : Grant Blair-findie, Londres 1881.

Allen, Charles : A new and improved history of England from the invasion of Julius Caesar to the end of the 32th year of the reign of King George III, éd. : Stanley Crowder, Londres, 1793.

Allen, Joseph : The navigation laws of Great Britain, historically and practically considered, with reference to Commercial and National defence.

E. Albe : Les marchands de Cahors à Londres au 13^e siècle, éd. : Girma, Cahors, 1908.

Bède : The historical works of the Venerable Bede translated with a preface and notes by J. Stewenson, éd. : Seelays London, 1853, ouvrage in-8°.

W. G. Bell : The Thames from Chelsea to the Nore; éd. : J. Lane, Londres, 1907.

- J. H. P. Belloc* : The Historic Thames, Heart of England series, éd. : London, 1909.
- J. H. P. Belloc* : A history of England, éd. : Methuen et C°, Londres, 1925.
- W. Bagehot* : Lombard Street, éd. : Smith, Elder et C°, Londres, 1910.
- Sir Walter Besant* : History of London, in-8°, éd. : Longmans et C°, 1893, Londres.
- Même auteur* : London, 1892, in-8°, éd. : Chatto et Windus Londres.
- Même auteur* : East London, 1901, même éditeur.
- Même auteur* : The survey of London comprenant :
- I. Early London, 1908, in-8°, éd. : Chatto et Windus.
 - II. Medieval London : 2 vol., 1906.
 - III. London in the time of the Tudors : 1904.
 - IV. London in the times of the Stuarts.
 - V. London in the 18th century, 1902.
 - VI. London in the 19th century, 1909.
 - VII. London City, 1910.
 - VIII. London North, 1911.
 - IX. London South, 1912.
- H. Birch* : The river trade of the Port of London, 1908, éd. : W. H. et L. Collingridge, Londres 1908.
- Même auteur* : The future of the Port of London, 1919, éd. : Ragget et C°, Londres.
- Birch (W. de G.)* : Historical Charters of the City of London 1887, éd. : Whiting et C°, Londres.
- Board of trade* : Handbook in London trades, 1914.
- Brada* : Notes sur Londres : Calmann-Lévy, éd., 1895, Paris.
- Bray* : The history of antiquities of the County of Surrey with a fac simile copy of Domesday, in-folio, 1804-1814. J. White, Londres.
- C. Boothe* : Life and Labour of the people in London, 4 vol., Londres, 1889-1893.
- Sir J. Broodbank* : History of the port of London, 2 vol., éd. : Daniel O'Connor, Londres, 1921.
- John Bruce* : Annals of the East India C°, 3 vol., éd. : Black, Parry et Kingsbourg, Londres, 1910.
- J. C. Bruce* : Handbook to the Roman Wale, in-8°, 3^e édition : Longmans et C°, Londres, 1885.
- G. Bugnottet* : Etudes administratives sur Londres, in-8°, Paris, 1887.
- Camden (Théophile)* : The Imperial History of England, in folio, 1810-1813, éd. : J. Stratford, Londres.

- Camden (William)* : Britannia : sive florentissimorum regnorum Angliae, Scotiae, Hiberniae, et insularum adjacentium ex intima antiquitate chorographica descriptio, éd. : R. Newbery Londini, 1586.
- E. B. Chancellor* : The story of the City from Roman times to our days, éd. : Richards Piers, Londres, 1928.
- S. Clark* : Military Architecture, 1884, éd. : Wygman et Sons, Londres.
- Clark (Cumberland)* : The story of the foundation and development of the British Empire from 1497 to 1921, éd. : Kegan Paul et C°, Londres, 1924.
- Clark (George Norman)* : England from 800 to 1789, éd. : G. N. Clark.
- The seventeenth century.
- Claxton* : London, Past and Present, éd. : Harrap et C°, Londres, 1913.
- R. P. Cruden* : The history of the town of Grevesend in the County of Kent and of the Port of London, 1843, éd. : William Pickering, Londres.
- P. Cunningham* : A handbook of London, 1849.
- P. Cunningham et H. B. Wheatley* : London, past and present, 3 vol.
- W. Cunningham* : The growth of English industry and Commerce during the early and the middle ages, et aussi during the modern times, 2 vol. et un vol. : 1890.
- C. de Cordemoy* : Les ports modernes, 2 vol. in-8°, Paris 1900.
- D. Bellet* : Les grands ports maritimes : 4 tomes in-16, Paris 1893.
- P. Daryl* : A Londres, notes d'un correspondant français in-12, J. Hetzel et C°, Paris 1887.
- J. Degregny* : Londres, croquis réaliste, in-12, éd. : Quantin, Paris 1888.
- P. H. Ditchfield* : The Story of our English towns, éd. : G. Redway, Londres, 1897.
- Même auteur* : The City of London, éd. : Methuen et C°, Londres, 1921.
- Sir H. Ellis* : Introduction to Domesday, éd. : Records Commission, Londres, 1833.
- E. O. Gordon* : Prehistoric, London, its mound and circles, éd. : Covenant Publishers C°.
- H. B. Gibbins* : The industrial History of England, 8° édition.
- G. L. Gomme* : The making of London, éd. : Williams et Norgate, Londres, 1914.

- Même auteur même éditeur* : London, 1914.
—— London in the reign of Victoria, 1837-1897, 1930.
Green : The Conquest of England.
Dr Guest : Origines celticae, vol. 2 et Outline of British history, éd. : H. Milford, Londres, 1922.
G. G. Harper : London yesterday and to morrow, éd. : C. Palmer, Londres, 1923.
W. Higgins : Father Thames, 3 vol., 1922, éd. : Wells Gardner, Londres, éd. : Alien immigrants in London.
H. A. Harben : A dictionary of London, éd. : H. Jenkins, Londres, 1918.
R. W. Harper : The Port of London act : Stevens an Sons, éd., 1910, Londres.
Herbert William : Considerations (in the behalf of foreiners (sic) which reside in England, and of the English who are out of their own country, Londres 1662, in-4°.
Rice Holmes : Ancient Britain.
H. Humpherus : History of C^o of the Watermen and Lightermen, in-8°, S. Prentice, Londres, 1887.
J. Howell : Familiar letters on important subjects wrote from the year 1618 to 1650, éd. : J. Jacobs Aberdeen, 1898.
James Howell : Londinopolis, éd. : Sheater et H. Twiford, Londres, 1657.
D. Irvin : History of London, éd : Constable, Londres, 1912.
R. E. G. Kirk et E. F. Kirk : Returns of aliens dwelling in London from the Reign of Henri VIII to that of James I, in-4°, éd. : Huguenot society.
C. Knight : History of London, éd. : Knight, 1860.
W. R. Lethaby : London before the Conquest, éd. : Mac Millan et C^o Ltd 1902, Londres.
Laroche : Ports maritimes : 4 tomes, Paris, 1893.
H. C. Linney : The Port of London, in-8°, éd. : T. Nelson et Sons, Londres, 1927.
Même auteur : Peepshow of the Port of London, in-8°, ed Sampson Low et C^o, Londres 1921.
Même auteur : A pocket guide to the docks of London, éd. : Newton and C^o, Londres, 1931.
W. J. Loftie : History of London, 2^e édition, 2 vol. in-8°, éd. : Edward Stanford, Londres, 1884.
L. W. Lyde : A commercial geography of the British Empire, 11^e édition, éd. : Methuen et C^o, Londres, 1922.

- London School of Economics* : The New survey of London, life and Labour, éd. : Kings and Sons, London, 1930, 4 vol.
- Ormsby* : London on the Thames, éd. : Sifton, Praed C^o Ltd, Londres, 1924.
- Metropolitan board of works* : Chelsea enbankment opened by their Royal Highness the Duke and Duchess of Edinburgh on May 9th 1874.
- D. J. Owen* : The port of London yesterday and to day, éd. : Harrisson and Sons, Londres 1927.
- F. Miller* : The Port of London, 19th Century, nov. 1902.
- Pasquet* : Londres et les ouvriers de Londres, Armand-Colin, Paris 1914, in-8°.
- Même auteur* : Le développement de Londres : Annales de Géographie, 15 juillet 1898-15 juillet 1899.
- Percy-Harris* : London and its Government, Londres 1931.
- E. W. Pugh* : The city of the World, éd. : Nelson, 1912.
- The P. L. A. Monthly*, publication mensuelle depuis 1925.
- D. Pollock* : Modern Shipbuilding and the men engaged in it éd. : E. et F. N. Spon, London 1884.
- Même auteur* : The shipbuilding industry, its history, practice, science and finance, éd. : Methuen C^o, Londres 1905.
- R. D. Richard* : The pioneers of Banking in England, et The early history of Banking in England, Londres 1929.
- J. H. Round* : Commune of London, éd. : A. Constable et C^o, Londres 1899; Feudal England, éd. : Swain Sonnenschein et C^o, Londres 1895.
- Russel Lewis* : The Jew in London, Londres 1900.
- W. S. Robinson* : Short British History 1603-1919, éd. : Rivingtons 1921.
- Dr Rhys* : Celtic Foiklore, éd. : Clarendon Press, Oxford 1901.
- Même auteur* : Celtic Britain.
- J. Rhys and Evans* : Series of Welsh texts (Mabinogion, etc.) 11 vol. in-8°, éd. : Pwllheb Oxford 1887-1922.
- R. R. Sharp* : London and the Kingdom. History from the archives at Guildhall, in-8°, 1894, etc.
- G. J. Scott* : The London money market, Londres 1921.
- John Stow* : A survey of London, 1^{re} édition 1598, édition définitive 1603, édition moderne : Every man's Library 1912.
- Tomlinson* : London river, éd. : Cassel, Londres 1921.

- Unwin* : The Gilds and companies of London, éd. : Methuen, Londres 1925.
- P. T. Volprigano* : The future of the port of London, éd. H. Home et Sons, Londres 1890.
- Trollope* : London tradesmen, éd. : E. Mathews et Marrot, Londres 1928.
- Webb (Béatrice)* : Industrial democracy, éd. : Longmans C°, Londres 1920, et History of the Trade-Unionism, éd. : Longmans, Londres 1926.
- Wellcome (H. S.)* : Brief history of London and its commercial development : Burroughs, Wellcome et C°, 1910, Londres.
- W. H. Whyte* : The Stock Exchange, its constitution and the effects of the great war, éd. : Pitman, Londres 1924.
- H. B. Wheatley* : London, past and present, 3 vol., Londres 1891.
- L. Simonin* : Les ports de la Grande-Bretagne, Paris 1881.
- Thames barrage Committee* : The Port of London and the Thames Barrage, in-4°, éd. : Sonnenschein, Londres 1907.
- Ch. Capper* : The Port and trade of London, éd. : Smith et C°, Ltd 1862.
- D. Owen* : Ports and Docks. Their history, working and National importance, éd. : Methuen et C° Londres 1904.

C. DOCUMENTS OFFICIELS ET STATISTIQUES.

- Board of trade* : British and foreign trade and Industry second series of memoranda, statisticals and Charts 1905.
- Board of Trade* : Statistical tables and charts relative to British and Foreign trade and industry 1909.
- The Municipal year book* : annuel depuis 1898.
- Board of Trade* : Report of the London traffic branch of the Board of trade, annuel depuis 1908.
- London County Council* : London statistics, annuel et annual report of the Council.
- Wyman (Libraire)* : Catalogue annuel de documents parlementaires.
- Index to parliamentary papers* (Chambre des Communes) annuel depuis 1890, id. pour chambre des Lords depuis 1886.
- Annual statement of trade of the United Kingdom and British possessions.
- Statistical abstract for the United Kingdom.

Annual statement of navigation and Shipping.

Reports from the Committee appointed to inquire into the best mode of providing sufficient accomodations for the increased trade and shipping of the port of London, 1796, 1799, 1900.

Report of the Lower Thames Navigation Commission, 1896.

Report of the Royal Commission on the Port of London with evidence and appendix (1908).

Annual report of the Port of London authority (annuel depuis 1909).

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE I : <i>Preliminaires</i>	1
CHAPITRE II : <i>Avantages du port</i>	29
CHAPITRE III : <i>Aperçu sur l'histoire du port</i>	96
CHAPITRE IV : <i>Le port dans son état actuel</i>	155
CONCLUSION : <i>L'avenir du port</i>	200

